

J
103
H72
1960/61

CANADA. PARL. C. DES C.
COMITE SPECIAL DES
RECHERCHES.
Procès-verbaux et
témoignages.

RE
DATE
v.1

NAME - NOM

*Canada. Parl. C. des C. Comité
spécial des recherches*

J

103

H72

1960/61

R4

A4

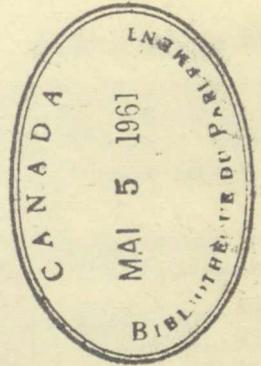
V.1

CHAMBRE DES COMMUNES

Quatrième session de la vingt-quatrième législature
1960-1961

COMITÉ SPÉCIAL
DES
RECHERCHES

Président: M. J. W. MURPHY



PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 1

ELDORADO MINING AND REFINING LIMITED

SÉANCES DU MARDI 21 FÉVRIER ET
DU JEUDI 2 MARS 1961

Déclaration de M. W. M. Gilchrist, président de l'*Eldorado Mining and Refining Limited*.

1960-1961



COMITÉ SPÉCIAL
DES

COMITÉ SPÉCIAL DES RECHERCHES

Président: J. W. Murphy

Vice-président: C. A. Best

et MM.

Aiken

Batten

Bissonnette

Bourget

Brunsdon

Drysdale

Dumas

Forgie

Godin

Grafftey

MacLellan

McIlraith

Nielsen

Payne

Pitman

Smith (*Winnipeg-Nord*)

Stewart

Secrétaire du Comité:

J. E. O'Connor.

ELDORADO MINING AND REFINING LIMITED

SÉANCES DU MARDI 21 FÉVRIER ET
DU JEUDI 2 MARS 1961

Déclaration de M. W. M. Ghorret, président de l'Eldorado Mining and Refining Limited.

ORDRES DE RENVOI

JEUDI 16 février 1961.

Il est ordonné—1. Qu'un comité spécial soit institué afin d'étudier la ligne de conduite, le fonctionnement et les dépenses du Conseil national de recherches, de l'*Atomic Energy of Canada Limited* et de l'*Eldorado Mining and Refining Limited*, et de faire rapport à l'occasion de ses observations et opinions sur ces questions;

2. Que, nonobstant les dispositions de l'article 67 du Règlement, le comité se compose de vingt membres et que onze membres constituent le quorum;

3. Que le comité soit autorisé à siéger pendant les séances de la Chambre, à faire imprimer au jour le jour les documents et les dépositions, selon qu'il l'ordonnera, à assigner des témoins et à faire produire des documents et des dossiers.

VENDREDI 17 février 1961.

Il est ordonné—Que le Comité spécial des recherches, institué le jeudi 16 février 1961, soit composé de MM. Aiken, Batten, Best, Bissonnette, Bourget, Brunsdén, Dumas, Drysdale, Forgie, Godin, Grafftey, MacLellan, McIlraith, Murphy, Nielsen, Payne, Pitman, Slogan, Smith (*Winnipeg-Nord*) et Stewart.

MARDI 28 février 1961.

Il est ordonné—Que le quorum du Comité spécial des recherches soit réduit de 11 à 8 membres et que l'application de l'article 67(2) du Règlement soit suspendue à cet égard.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
LÉON-J. RAYMOND.

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le Comité spécial des recherches a l'honneur de présenter son

PREMIER RAPPORT

Le Comité recommande que son quorum soit réduit de 11 à 8 membres et que l'application de l'article 67(2) du Règlement soit suspendue à cet égard.

Le président,

J. W. MURPHY.

Vendredi 17 février 1961.

Mardi 28 février 1961.

Le greffier de la Chambre,
LÉON-J. RAYMOND.

PROCÈS-VERBAUX

MARDI 21 février 1961

(1)

Le Comité spécial des recherches se réunit à 10 h. 10 du matin pour organiser son travail.

Présents: MM. Aiken, Batten, Best, Bissonnette, Brunsdén, Dumas, Forgie, Godin, McLellan, McIlraith, Murphy, Nielsen et Stewart. (13)

Sur la proposition de M. Aiken, avec l'appui de M. Batten, M. J. W. Murphy est élu président.

Sur la proposition de M. Nielsen, avec l'appui de M. Brunsdén, M. C. A. Best, est élu vice-président.

Sur la proposition de M. Nielsen, avec l'appui de M. Forgie,

Il est décidé—Que le Comité recommande à la Chambre que son quorum soit réduit de onze à huit membres.

Sur la proposition de M. Batten, avec l'appui de M. Godin,

Il est décidé—Que, conformément à son Ordre de renvoi du jeudi 16 février 1961, le Comité fasse imprimer au jour le jour 750 exemplaires en anglais et 250 exemplaires en français de ses *Procès-verbaux et Témoignages*.

Le Comité décide que MM. Aiken, Batten, Best, Drysdale, Dumas et Pitman agiront avec le président comme membres du sous-comité du programme et de la procédure.

Le président propose que le Comité commence ses travaux par une étude du Conseil national de recherches, et annonce une visite à Chalk River (Ont.).

A 10 h. 15 du matin, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

JEUDI 2 mars 1961.

(2)

Le Comité spécial des recherches se réunit à 10 heures du matin, sous la présidence de M. J. W. Murphy.

Présents: MM. Aiken, Batten, Best, Bissonnette, Bourget, Brunsdén, Drysdale, Dumas, Forgie, MacLellan, McIlraith, Murphy, Payne, Slogan et Stewart. —(15)

Aussi présents: De l'*Eldorado Mining and Refining Limited*: M. W. M. Gilchrist, président; M. R. C. Powell, secrétaire; et M. R. E. Barrett, directeur des achats de minerai.

Le président donne lecture du premier rapport du sous-comité du programme et de la procédure:

«Le sous-comité se réunit à 10 heures du matin le mardi 28 février 1961, les membres suivants étant présents: MM. Aiken, Batten, Best, Drysdale, Murphy et Pitman.

Votre sous-comité recommande:

- (1) Que le Comité fasse l'examen des programmes, des travaux et des dépenses de l'*Eldorado Mining and Refining Limited* et de ses deux filiales, la *Northern Transportation Company* et l'*Eldorado Aviation Limited*; des réunions étant provisoirement fixées au jeudi 2 mars dans la matinée et dans l'après-midi, au vendredi 3 mars dans la matinée et dans l'après-midi et au mardi 7 mars au besoin.
- (2) Que le Comité entende des représentants du Conseil national de recherches et visite les laboratoires situés sur le chemin de Montréal.
- (3) Que le Comité invite les institutions de recherches, les universités, les facultés de médecine et l'industrie, en particulier l'industrie secondaire, à présenter des mémoires.
- (4) Que le Comité examine les travaux de l'*Atomic Energy of Canada Limited*.
- (5) Que le Comité se réunisse quatre fois la semaine si la chose est nécessaire.
- (6) Que le sous-comité se réunisse fréquemment afin de préparer le mieux possible le programme du Comité.»

Sur la proposition de M. Slogan, avec l'appui de M. Dumas, le premier rapport du sous-comité est adopté, à condition que soient décommandées les réunions devant se tenir au cours de l'après-midi les 2 et 3 mars.

Il est convenu—Que le Comité entende des représentants des producteurs d'uranium et des associations qui s'intéressent à l'activité de l'*Eldorado Mining and Refining Limited*.

Après avoir répondu à certaines questions, M. Gilchrist donne lecture d'un mémoire détaillé sur l'histoire, l'organisation et les travaux de la société et de ses filiales, l'*Eldorado Aviation Limited* et la *Northern Transportation Company*.

Il est convenu—Que les annexes au mémoire soient imprimées en appendice au compte rendu de la séance d'aujourd'hui.

M. Gilchrist répond à de nouvelles questions et à midi et sept minutes, le Comité s'ajourne au vendredi 3 mars 1961, à 9 heures et demie du matin.

Le secrétaire du Comité,
J. E. O'Connor.

TÉMOIGNAGES

JEUDI 2 mars 1961.
10 heures du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons le quorum. Le comité de direction s'est réuni à dix heures du matin mardi, dans mon bureau. Les membres présents étaient les suivants: MM. Aiken, Batten, Best, Drysdale, Murphy et Pitman. Votre sous-comité fait les recommandations suivantes:

- (1) Que le Comité fasse l'examen des programmes, des travaux et des dépenses de l'*Eldorado Mining and Refining Limited* et de ses deux filiales, la *Northern Transportation Company* et l'*Eldorado Aviation Limited*, des réunions étant provisoirement fixées au jeudi 2 mars dans la matinée et dans l'après-midi, au vendredi 3 mars dans la matinée et dans l'après-midi et au mardi 7 mars au besoin.
- (2) Que le Comité entende des représentants du Conseil national de recherches et visite les laboratoires situés sur le chemin de Montréal.
- (3) Que le Comité invite les institutions de recherches, les universités, les facultés de médecine et l'industrie, en particulier l'industrie secondaire, à présenter des mémoires.
- (4) Que le Comité examine les travaux de l'*Atomic Energy of Canada Limited*.
- (5) Que le Comité se réunisse quatre fois la semaine si la chose est nécessaire.
- (6) Que le sous-comité se réunisse fréquemment afin de préparer le mieux possible le programme du Comité.

Avez-vous des commentaires, messieurs?

M. McILRAITH: Monsieur le président, je suis plutôt étonné, je dois le dire, que la question de l'*Eldorado Mining* soit la première au programme, car nous étions au beau milieu de l'examen des travaux du Conseil national de recherches lors de la réunion antérieure du Comité. Nous devrions continuer cet examen et je prévoyais que nous nous attaquerions d'abord au Conseil national de recherches. J'aimerais donc obtenir des explications de ce changement qui a été apporté à ce qui aurait été ou semblerait être l'ordre normal des choses.

J'ai aussi un autre point à soulever et c'est peut-être aussi le bon moment de le faire. Ainsi que les membres du Comité le savent, la Chambre des communes doit étudier cet après-midi la résolution sur des changements dans le tarif, les changements proposés ayant trait à la classe ou catégorie de denrées dont il est question dans cette mesure législative. Cette mesure est sans aucun doute la plus importante que le Parlement aura à étudier au cours de la présente session. Et voilà que nous nous mettons à l'œuvre sans que le Comité ne nous ait fourni aucune explication. Un avis nous a été donné hier soir. Pour ma part, je vais chercher mon courrier au cours de l'après-midi ainsi qu'à midi et pendant la matinée. J'ai reçu hier soir vers neuf heures l'avis m'informant de la séance de cet après-midi.

Il existe peut-être quelque explication à cette requête déraisonnable que nous siégeons pendant les séances de la Chambre. Le Comité a droit à une explication. Mais, si aucune explication valable n'est fournie, je veux pour ma part, déclarer que je suis tout à fait opposé à cette façon de procéder.

J'estime qu'il y a là un abus sérieux de la procédure. Les députés se trouvent ici en qualité de membres de la Chambre des communes; ils ne sont pas ici en qualité de membres du Comité et, à ce dernier titre, ils ne représentent qu'un sous-comité à qui certaines fonctions ont été confiées par la Chambre. Il ne devrait jamais y avoir rivalité entre les deux.

Je me rends compte que certains comités peuvent constituer une exception à cette règle et le présent Comité en constituera une quand il s'occupera de la question de Chalk River mais, en temps ordinaire, pareille chose ne devrait pas se produire. Je tiens à déclarer que je m'oppose à ce que nous nous réunissions cet après-midi et que je m'oppose aussi à la façon d'agir qui fait l'objet du premier point que j'ai soulevé.

M. BEST: Je pourrais faire remarquer que tous les partis étaient représentés au sein du sous-comité qui s'est réuni mardi, réunion au cours de laquelle cette façon de procéder a été arrêtée, je pense. Avis aurait dû être donné ce jour-là, c'est-à-dire il y a deux jours.

M. McILRAITH: Monsieur le président, si le renseignement était alors disponible, pourquoi les membres du Comité n'en ont-ils pas été informés; pourquoi ne nous a-t-on pas communiqué que ce renseignement?

M. BEST: Tous les partis étaient représentés au sein du sous-comité, mardi.

M. McILRAITH: La méthode suivie pour transmettre des renseignements aux membres du Comité est d'adresser un avis à chaque membre particulier. Je répète ma question: si la décision a été prise le mardi, pourquoi les avis n'ont-ils pas été envoyés le mardi?

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres remarques à faire?

M. BRUNSDEN: Monsieur le président, je me vois obligé de donner mon appui au dernier orateur. On m'a déjà reproché d'être absent de la Chambre en une certaine occasion. La raison de mon absence était que j'assistais à une autre réunion de comité. Pour ma part, j'estime que la question qui sera débattue à la Chambre cet après-midi est d'une telle importance qu'il me faudra être présent; je ne pourrai donc pas me trouver ici.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je ne sais pas exactement quand les avis ont été expédiés. Ainsi que M. Best l'a dit, des membres de tous les partis se trouvaient à la réunion du sous-comité. M. Batten était présent ainsi que M. Pitman, qui représentait le Parti social démocratique, quand il fut convenu que nous convoquerions des représentants de l'*Eldorado* pour entendre le mémoire que devait présenter son président. Comme vous le savez, l'*Eldorado* n'a pas comparu devant le Comité l'an dernier. Nous avons jugé devoir entendre ses représentants immédiatement. En passant, il se peut que les témoignages de l'*Eldorado* ne prennent pas fin aujourd'hui, car j'ai appris hier, par appel interurbain, que plusieurs sociétés intéressées à l'extraction de l'uranium doivent présenter des mémoires. Les membres du Comité reconnaîtront, je pense, que nous devrions, tout au moins, entendre ces mémoires. Ainsi nous ne pourrions pas en finir avec l'*Eldorado* même mardi prochain, à supposer que nous tenions cinq réunions. Ces gens ne sont pas prêts à présenter leurs mémoires et, à mon avis, le Comité doit entendre ces représentations. Je regrette, monsieur McIlraith, s'il y a eu des malentendus au sujet des avis. Je crois savoir qu'ils ont été expédiés à midi hier. L'avis a été donné, bien entendu, dans le procès-verbal.

M. McILRAITH: C'est là le point: apparemment l'avis n'a pas été donné. Qu'on me corrige, s'il y a lieu. On n'a annoncé que la réunion de dix heures. La réunion de trois heures et demi n'a pas été mentionnée dans le procès-verbal; je n'ai, cependant, pas vérifié cela personnellement.

Le PRÉSIDENT: Je suis entièrement à la disposition du Comité et je vous suis reconnaissant de la remarque que vous avez faite. Je suis tout à fait disposé à accepter votre idée, monsieur McIlraith, car, étant donné l'objection que vous avez apportée, et étant donné le programme de la Chambre cet après-midi, le Comité pourra peut-être envisager la possibilité de tenir sa prochaine réunion demain matin.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, je remarque que les mémoires semblent assez volumineux et on pourrait, peut-être, s'occuper ce matin et cet après-midi de consigner ces mémoires au compte rendu si telle est l'intention en ce moment. Je me demande si M. McIlraith s'opposerait à ce que les mémoires soient lus en son absence.

M. DUMAS: J'aimerais savoir d'abord pour quelle raison on a décidé de convoquer l'*Eldorado* dès maintenant quand nous étions sous l'impression que nous continuerions l'examen de l'activité du Conseil national de recherches?

Le PRÉSIDENT: Le comité de direction a jugé (malheureusement vous n'étiez pas là, monsieur Dumas) que l'*Eldorado* devrait comparaître devant le Comité au début de ses travaux et il y a à cela des raisons évidentes. C'est pourquoi il a été convenu que nous entendrions les représentants de l'*Eldorado* au cours de trois, quatre ou cinq séances et que nous poursuivrions ensuite l'examen du Conseil national de recherches. A mon avis, il importe peu, du point de vue de la procédure du Comité, que quelques séances soient consacrées à l'*Eldorado* et que nous nous occupions ensuite du Conseil national de recherches. J'avais pensé que, dans une semaine à compter de mardi, nous pourrions visiter un des laboratoires du Conseil national de recherches ou convoquer M. Stacie et l'interroger au cours d'une ou deux séances pour ensuite visiter le laboratoire. Je serais porté à croire qu'il nous faudra probablement consacrer quelque quarante réunions au seul Conseil national de recherches. Des représentants du Conseil national de recherches doivent comparaître devant le Comité et nous devons visiter les laboratoires et, si nous décidons, moyennant votre approbation, de convoquer des représentants des institutions de recherches dans les universités, et probablement M. Farquharson, qui est le nouveau directeur du Conseil de la recherche médicale, ainsi que quelques doyens des facultés de médecine et aussi des hommes d'affaires en raison de leurs relations avec le Conseil national de recherches, il nous faudra consacrer plusieurs réunions au Conseil national de recherches. Il se pourrait qu'il n'aurait pas été possible alors de convoquer les représentants de l'*Eldorado* et d'entendre les représentations d'autres sociétés privées.

M. DUMAS: A ce propos, pourriez-vous faire savoir au Comité quand il entendra les représentants de ces compagnies?

Le PRÉSIDENT: Au cours de l'entretien que j'ai eu hier avec ces représentants, je leur ai demandé s'ils seraient prêts à comparaître mardi prochain. Ces gens ont des idées arrêtées sur l'exploitation de l'*Eldorado*, qui est une société de la Couronne et qu'ils considèrent comme un concurrent. Ils veulent faire connaître leurs vues au Comité.

M. DUMAS: Pourriez-vous nous donner les noms de ces sociétés?

Le PRÉSIDENT: L'une d'elles était la *Canadian Metal Mining Association*.

M. DUMAS: Il s'agit donc d'une association?

Le PRÉSIDENT: C'est M. Wansbrough qui m'a téléphoné. Étant donné la position qu'ils occupent, ces exploitants privés nous ont fourni beaucoup de matière à réflexion. Dans le cours normal des choses, si nous avions d'abord convoqué les représentants du Conseil national de recherches, il ne nous aurait peut-être pas été possible d'entendre les représentants de l'*Eldorado* avant juin ou plus tard. Nous avons pensé que nous devrions, au cours des quelques prochaines semaines, consacrer une ou deux réunions à ces gens qui sont intéressés à l'*Eldorado*.

M. DUMAS: Les sociétés privées seraient représentées par la *Canadian Metal Mining Association*?

Le PRÉSIDENT: Par les représentants qu'ils voudront bien se choisir. Mais, le Comité se doit de les entendre.

M. McILRAITH: Rien ne nous oblige à attendre la fin du témoignage des représentants de l'*Eldorado* avant de convoquer ces autres personnes? Les remarques que vous avez faites antérieurement me donnent à penser que vous vouliez d'abord en finir avec le témoignage de ces autres témoins.

Le PRÉSIDENT: Je puis vous donner la certitude que nous entendrons ces personnes. La tâche sera longue et ces personnes veulent être entendues bien avant la fin de juin. Si le Comité est d'accord, je vais m'entendre avec ces personnes pour leur permettre de présenter leurs mémoires le plus tôt possible.

M. BATTEN: Monsieur le président, j'aurais une remarque à faire en ce moment. Apparemment, le présent Comité a beaucoup de travail à faire. Nous serait-il possible d'organiser nos réunions de manière qu'elles n'aient pas lieu en même temps que celles d'autres comités?

Le PRÉSIDENT: Je l'espère, monsieur Batten; en vérité nous examinerons ce point ensemble car je tiens à ce qu'on assiste aux séances du Comité. Les membres qui ne sont pas intéressés à y venir pourront manifester leur attitude par leur absence. En pareil cas, ils peuvent s'attendre à être remplacés. C'est là une des raisons pour lesquelles j'ai dit l'autre jour que nos séances devront commencer à l'heure. Vous avez proposé l'autre jour, monsieur Batten, et tous les membres étaient d'accord, que nous nous arrangions pour donner un objet précis à chaque réunion particulière afin de ne pas nous perdre dans des digressions. Les membres du Comité sont-ils d'accord?

M. BATTEN: Cela me ramène à la question. Ce qui m'inquiète c'est que le Comité devra tenir de nombreuses séances. Pour quelqu'un qui doit aussi assister aux séances du Comité de la radiodiffusion ou à celles du Comité des affaires des anciens combattants, il sera difficile d'assister aux séances du présent Comité. Il ne faudrait pas dans ce cas juger son attitude sur son absence.

Le PRÉSIDENT: Je comprends cela. Ne pourrions-nous pas laisser au comité de direction le soin de régler ce problème? Nous serions disposés à y accueillir tous les membres, si la chose est possible, car nous voulons que le présent Comité soit un succès. Nous avons beaucoup de travail à faire mais le comité de direction pourrait se réunir cet après-midi. Nous réglerons alors quelques-uns des détails qu'on a mentionnés ce matin.

M. BATTEN: Je vous remercie, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un proposerait-il l'adoption du rapport?

Sur la proposition de M. Slogan, avec l'appui de M. Dumas, le rapport est adopté.

M. BEST: Monsieur le président, j'ai peut-être manqué quelque chose mais je me demande ce qu'on a décidé pour aujourd'hui et demain au sujet de nos réunions?

Le PRÉSIDENT: Excusez-moi. Combien de temps faudra-t-il pour la lecture de ce mémoire?

M. W. M. GILCHRIST (*président de l'Eldorado Mining and Refining Limited*): La lecture du mémoire exigera plus d'une heure ou d'une heure et demie.

M. BEST: A-t-on l'intention de donner lecture des annexes aussi? Je serais porté à penser, à l'exemple de M. Drysdale, que le mémoire pourrait être lu cet après-midi sans question.

Le PRÉSIDENT: Si le témoin n'a pas fini la lecture du mémoire ce matin, y compris les annexes, cela vous irait-il que nous nous réunissions cet après-midi pour compléter cette lecture avant l'interrogatoire.

M. BEST: Oui monsieur.

M. BATTEN: C'est parfait.

M. DUMAS: Dans ce cas, me permettriez-vous de poser une question à M. Gilchrist dès maintenant?

Le PRÉSIDENT: Oui, monsieur.

M. DUMAS: Selon les rumeurs qui circulent dans la rue ce matin, le Royaume-Uni songerait à refuser les livraisons d'uranium provenant du Canada. Y a-t-il quelque fondement à cette rumeur?

M. GILCHRIST: Il n'est pas vrai qu'on refuse les livraisons. Comme vous le comprendrez facilement, la surproduction de l'uranium a donné lieu à des pourparlers. Depuis des années déjà, on cherche des moyens de réduire les engagements courants et peut-être les engagements généraux. Cependant, on n'a pas refusé d'honorer les contrats jusqu'ici.

M. DUMAS: Ma question m'a été inspirée par un article qui a paru ce matin dans le *Northern Miner*, selon lequel des rumeurs circuleraient voulant que le Royaume-Uni soit à la recherche de moyens de refuser les livraisons d'uranium canadien.

M. GILCHRIST: Les contrats que nous avons sont solides.

M. DRYSDALE: A-t-on l'intention de déposer certains de ces contrats pour la gouverne du Comité?

Le PRÉSIDENT: Vous avez droit à tous les documents qui ne sont pas secrets.

M. DRYSDALE: J'aimerais que soient déposés le contrat avec le Royaume-Uni et aussi les contrats avec les États-Unis.

M. BEST: Puis-je revenir sur la question de nos réunions. Aurons-nous une ou deux séances demain?

Le PRÉSIDENT: Nous devrions, je pense, nous organiser pour tenir une séance demain matin. Êtes-vous d'accord? Nous pourrions nous réunir à neuf heures et demie du matin avant la séance de la Chambre. Cela nous donnerait une heure et demie.

Aviez-vous quelque chose à ajouter, monsieur Gilchrist?

Messieurs, il nous faudra examiner la question des dépôts des contrats. Comme vous le savez, il y a des considérations de sécurité dont il faut tenir compte.

M. McILRAITH: Au mieux, il faudrait qu'il s'agisse d'un projet de contrat.

Le PRÉSIDENT: M. Gilchrist nous donnera tous les renseignements qu'il est possible de dévoiler au sujet de ces contrats.

M. DRYSDALE: La raison de ma question est que M. Gilchrist a dit qu'il s'agissait d'un contrat solide. Je serais intéressé à savoir jusqu'à quel point ce contrat est solide et quelles sont les dispositions, si tant est qu'il y en ait, en matière d'option qu'il renferme. Je suis aussi intéressé à savoir comment le Royaume-Uni s'est comporté aux termes du contrat.

M. SLOGAN: Monsieur le président, je soulève la question du règlement. J'aurais environ dix questions à poser. Pourrions-nous nous occuper du mémoire et attendre que la lecture en soit terminée avant de poser des questions. Nous avons déjà gaspillé vingt-cinq minutes du temps du Comité et nous n'avons pas encore commencé le mémoire.

M. DRYSDALE: Au sujet du rappel au règlement, M. Dumas a commencé l'interrogatoire avec votre permission, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: M. Gilchrist répondra à votre première question.

M. GILCHRIST: Au sujet du comportement, il n'y a pas eu d'écart de conduite, si je puis employer cette expression, de la part de la Grande-Bretagne pour autant qu'il s'agisse des contrats; en d'autres termes, nous avons plus d'un contrat avec elle, et elle en a toujours observé les termes.

M. McILRAITH: Auriez-vous l'obligeance de parler plus fort, s'il vous plaît.

M. GILCHRIST: Il n'y a pas eu de faute de la part des Britanniques, ni de personne, jusqu'ici pour autant qu'il s'agisse des contrats pour la vente de l'uranium. Je ne crois pas qu'il y ait quelque écart de conduite à l'avenir. Ces contrats sont solides. Il n'y a pas moyen d'y porter atteinte sauf en manquant aux engagements contractés.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons parmi nous ce matin M. Gilchrist, président de l'*Eldorado Mining and Refining Limited*, M. Powell, secrétaire, et M. Barrett, directeur des achats de minerai.

Il serait bon, peut être, que M. Gilchrist, qui est un inconnu pour bon nombre d'entre nous, nous dise qui il est et nous parle de ses antécédents.

M. GILCHRIST: A l'heure actuelle, je suis président de l'*Eldorado Mining and Refining Limited*, société de la Couronne, et aussi président de sa filiale, la *Northern Transportation Company Limited*. Je suis aussi un des administrateurs de son autre filiale, l'*Eldorado Aviation Limited*. Je suis au service de l'*Eldorado* depuis le 1^{er} janvier 1953. Avant cette date, j'ai été au service de différentes sociétés minières du Canada depuis 1930, sauf pour quatre années et demie au cours desquelles j'ai servi dans l'armée. Y a-t-il autre chose que vous aimeriez savoir?

Le PRÉSIDENT: Quel grade universitaire détenez-vous?

M. GILCHRIST: Je suis un diplômé de l'Université Queen's. Je suis bachelier ès sciences en minéralogie et en métallurgie.

M. DUMAS: Faites-vous partie du comité du développement septentrional?

M. GILCHRIST: Oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Nous allons poursuivre. Voulez-vous nous donner lecture du mémoire, monsieur Gilchrist?

M. GILCHRIST: Monsieur le président, messieurs les membres du Comité des recherches, c'est la première fois que je comparais devant un comité de la Chambre des communes en ma qualité de président de l'*Eldorado Mining and Refining Limited*. Je suis heureux de l'occasion qui m'est offerte de vous signaler ce qui, à mon avis, constitue les points les plus importants de l'exploitation de la société depuis qu'elle est devenue propriété de la Couronne, il y a dix-sept ans. Mes remarques se rapporteront surtout aux affaires de l'*Eldorado* et à ses rapports avec l'industrie de l'uranium; je ferai, cependant, mention à quelques reprises des deux filiales de l'*Eldorado*, l'*Eldorado Aviation Limited* et la *Northern Transportation Company Limited*, dont l'exploitation est étroitement liée les unes aux autres.

2. L'*Eldorado* est une société de la Couronne et, afin de vous permettre de mieux comprendre le fonctionnement de cette société, l'arrêté en conseil en autorisant la création est cité en partie, ainsi qu'il suit:

...étant donné que l'activité principale de la société consiste dans l'exploration, la mise en valeur et l'exploitation de propriétés minières ainsi que la production, le raffinage et la vente ou l'écoulement du radium et autres produits, il est souhaitable et dans l'intérêt du public que ladite entreprise soit exploitée dans la pleine mesure possible de la même façon qu'une société commerciale ordinaire à capital-actions.

3. En conséquence, les directeurs et administrateurs de la société qui doivent rendre compte au gouvernement de l'administration quotidienne de la société estiment qu'il est de leur devoir d'exécuter les programmes qui, à leur avis, sont destinés à assurer l'application de ce principe. Il s'ensuit que, dans l'organisation des affaires de la société, la direction doit supposer que l'entreprise durera. Ce qui veut dire que, entre autres choses, une attention soignée doit être donnée à l'évolution future de l'industrie de l'uranium. Étant donné que les marchés actuels et possibles d'uranium à des fins nucléaires

sont limités par la demande militaire et par les programmes mondiaux en matière d'énergie nucléaire, on a mis en œuvre un programme de recherches en vue de l'utilisation à d'autres fins du métal; aucun effort n'est négligé en vue de réduire les frais; les travaux nécessaires au maintien des réserves de minerai à la mine s'effectuent en conformité de pratiques rationnelles d'exploitation minière; les dépenses en immobilisations requises pour augmenter l'efficacité sont faites même si ces dépenses ne seront pas complètement amorties une fois que les contrats actuels de vente de la compagnie auront pris fin; un programme énergique en vue de favoriser les ventes est mis à exécution afin de faire savoir aux utilisateurs éventuels que l'*Eldorado* a des sources considérables et continues d'uranium sous toutes les formes nécessaires autres que l'uranium enrichi, à des prix aptes à affronter la concurrence; un programme d'exploration en vue de découvrir de nouvelles propriétés minières a été entrepris afin d'éviter le gaspillage ou l'abandon d'installations de valeur et de l'organisation qui seront disponibles une fois que les contrats actuels auront été exécutés.

4. La seule entreprise d'extraction de la compagnie se poursuit présentement à Beaverlodge dans le nord de la Saskatchewan, la mine originale à Port-Radium sur le Grand lac de l'Ours ayant été fermée en septembre 1960 après une longue et remarquable histoire de production d'uranium. La compagnie possède aussi et exploite à Port Hope (Ont.) la seule raffinerie d'uranium du Canada. La division des recherches et du développement de la compagnie se trouve à Tunney's Pasture à Ottawa où un laboratoire moderne et bien outillé est maintenu et exploité en liaison étroite avec la Division des mines du ministère des Mines et des Relevés techniques.

5. En plus de sa fonction de produire de l'uranium, la société a une seconde fonction. A compter de 1948, on lui a confié la responsabilité d'agir comme agent officiel du gouvernement pour l'achat de l'uranium produit au Canada par d'autres.

Dans l'exercice de ses fonctions, la compagnie passa, entre 1953 et 1957, d'importants contrats avec des producteurs particuliers du Canada en vue de l'achat d'uranium et, afin de vendre ce produit, elle passa en outre des contrats avec des acheteurs en dehors du Canada. Depuis 1958, les producteurs particuliers sont libres de vendre de l'uranium à l'étranger, indépendamment de la compagnie *Eldorado*, mais ils sont toutefois soumis aux mesures de réglementation de la Commission de régie de l'énergie atomique.

Historique

6. Pour pouvoir juger des fonctions de la compagnie *Eldorado Mining and Refining Limited*, il faut d'abord avoir une idée des nombreux changements qui se sont manifestés, à partir de l'invention de la bombe atomique, durant les premières années de la guerre, dans la quantité d'uranium mise à la disposition du monde occidental et le rapport qui existait alors entre l'approvisionnement et la demande.

7. Lorsque fut amorcé le projet des usines Manhattan, usines où furent fabriquées les bombes lancées sur le Japon, la quantité d'uranium dont on disposait dans le monde était bien peu considérable. La mine de Shinkolobwe, au Congo belge, et la mine *Eldorado* du Grand lac de l'Ours étaient les deux seules sources d'uranium qu'on exploitait à cette époque. Le gros des recettes de ces deux entreprises dépendait de la production de radium, qui est un dérivé de l'uranium, et comme le marché du radium avait été sérieusement atteint dès le début des hostilités, la compagnie *Eldorado* dut fermer sa mine, dans les Territoires du Nord-Ouest, vers le milieu de l'année 1940. La mine Shinkolobwe continua toutefois de produire et répondit à la plus grande partie des demandes faites par les usines Manhattan au début de leur exploitation. L'entreprise canadienne fut rapidement remise sur pied en 1942 et, pour di-

verses raisons, notamment pour des motifs de sécurité, le gouvernement canadien jugea qu'il y allait de l'intérêt national de placer la compagnie *Eldorado* sous l'entière direction du gouvernement. Aussi, en 1944, les actions de la compagnie furent expropriées et l'on constitua une compagnie de la Couronne qui prit la succession de la première compagnie. La plus grande partie de l'uranium utilisé au cours de la Seconde Guerre mondiale a été tirée de ces deux mines situées à une si grande distance l'une de l'autre, celle du Congo belge et celle des régions arctiques du Canada.

8. Après la cessation des hostilités en 1945, on se prit à espérer que les Nations Unies, dont on venait de jeter les bases, seraient en mesure de régir la fabrication des armes atomiques dans le monde. La tentative des Nations Unies échoua et c'est alors que se déclencha, entre l'Est et l'Ouest, la course aux armes atomiques, qui s'est poursuivie sans relâche jusqu'à nos jours.

9. Lorsqu'on se rendit compte, vers la fin de l'année 1946 et au début de l'année 1947, qu'il était impossible d'en venir à une réglementation des armes atomiques dans le monde, le monde libre se vit forcé de se trouver immédiatement de nouvelles sources d'uranium et d'en assurer la production aussitôt que possible. Le seul gisement que l'on connaissait alors, à part les deux que nous avons précédemment désignés, et qui pouvait fournir une production suffisante, se trouvait dans les minerais d'or du Rand sud-africain; ces derniers contenaient en effet de un quart de livre à une livre d'uranium la tonne. On a immédiatement pris les dispositions nécessaires à l'exploitation du minerai. Les États-Unis ont fourni la plus grande partie des fonds, la Grande-Bretagne, le reste, et l'on entreprit la construction des usines pour le traitement du minerai. En 1952 avait lieu le premier envoi de concentré venant de ce gisement. Les contrats avaient trait à une période de production de dix ans et on y prévoyait le rendement sur le capital, les dépenses de mise en train et les dépenses d'exploitation ainsi qu'un profit. On a toutefois établi une limite au coût total la livre que l'on pourrait accepter. Le gisement en question fournit à peu près 6,200 tonnes d'oxyde d'uranium par année (U_3O_8) et bien qu'il puisse produire davantage, on a freiné l'élan de la production dès que ce chiffre de production annuelle fut atteint.

10. Entre-temps, dans le monde libre, on se livrait à des travaux de recherches de grande envergure dans les régions où les conditions géologiques pouvaient laisser croire à l'existence de gisements d'uranium. Avec le temps on en découvrit un bon nombre; certains d'entre eux pouvaient être exploités à bon marché tandis que d'autres étaient moins prometteurs au point de vue économique. En Australie, certains gisements de minerais se sont révélés difficiles à exploiter et présentent des problèmes qui donnent lieu à des frais élevés. On peut en dire de même des travaux d'exploitation qu'on a entrepris au Portugal. La France, plus heureuse de ce côté, a exploité un certain nombre de gisements considérables en Europe et un de moindre envergure en Afrique équatoriale française.

11. Aux États-Unis, on savait qu'il existait un certain nombre de gisements de moindre envergure sur le plateau du Colorado. Des particuliers en ont entrepris l'exploitation tandis que d'autre part, on poussait activement les travaux de recherche et que le gouvernement défrayait une part des travaux. Dès 1953, plus de 500 mines contribuaient à la production totale mais aucune de ces mines n'avait de réserves considérables de minerai. Il fallait par conséquent stimuler continuellement les travaux de recherche: en 1956, plus de 900 mines travaillaient à la production d'uranium. Les premiers gisements d'importance ont été découverts dans les montagnes Gas, dans l'État du Wyoming: ils commencèrent à produire en 1956. Toutefois l'avenir de la production aux États-Unis dépendait toujours de la découverte et de l'exploitation de centaines de petits gisements lorsqu'en 1956, on se rendit compte de l'ampleur des ressources de la région du lac Ambrosia, dans le Nouveau-Mexique. Les premiers concentrés de minerai du lac Ambrosia ont été livrés

à la Commission d'énergie atomique des États-Unis en 1957. On a découvert dernièrement dans le bassin Shirley, dans l'État du Wyoming, des quantités considérables de minerai à haute teneur, mais une petite partie seulement de ce minerai a pu être exploitée à temps pour être incluse dans un contrat de production de la Commission d'énergie atomique.

12. Au Canada, dès l'année 1944, on s'était efforcé de trouver de nouveaux gisements d'uranium. En 1946, la compagnie *Eldorado* entreprit une campagne de travaux de recherche et en 1948, on tenta pour la première fois de susciter l'intérêt de l'industrie minière en offrant d'acheter de l'uranium à certains prix, dans des conditions déterminées. Ces conditions particulières ont été établies dans ce qu'on a désigné sous le nom de «échelle des prix publiés» dont on parle plus loin dans ce mémoire. C'est grâce à la campagne lancée en 1946 que les prospecteurs de la compagnie ont découvert la riche région de Beaverlodge, où l'on a exploité plus tard un certain nombre de petites mines (qui sont maintenant fermées), ainsi que la mine Gunnar et la mine de la compagnie *Eldorado*, dont le rendement actuel est de 2,000 tonnes de minerai par jour. Il faut dire que la tentative auprès de l'industrie minière n'obtint pas tout d'abord le succès désiré et que ce n'est qu'après la mise en vigueur de la «formule des prix spéciaux» (dont il sera question plus loin) que les compagnies minières montrèrent de l'intérêt pour les nouvelles entreprises. Ajoutons que c'est aussi grâce à l'élan imprimé par la «formule des prix spéciaux» qu'on en vint à exploiter les mines d'uranium d'Elliot Lake et de Bancroft. Ces deux régions ont été découvertes en 1953. Aucun achat n'a jamais été effectué en vertu de «l'échelle des prix publiés» et l'offre a été retirée du marché en 1959 soit onze ans après sa publication.

13. Vers le milieu de l'année 1955 on a jugé, en se fondant sur les prévisions de la compagnie *Eldorado*, que la puissance de production des mines et des prélèvements d'essai dont on avait entrepris l'exploitation au Canada pourrait répondre aux exigences de la Commission d'énergie atomique des États-Unis du côté canadien. Il importait de prendre des mesures pour restreindre les nouvelles exploitations et c'est pourquoi le gouvernement canadien annonça, le 3 août 1955, qu'il fallait imposer des limites aux achats d'uranium faits à la faveur de contrats à prix spéciaux et que, par conséquent, aucun contrat à prix spéciaux ne serait conclu après le 31 mars 1956. La Commission d'énergie atomique des États-Unis annonça des mesures semblables le 24 novembre 1958, à la suite des heureux résultats des recherches et des travaux d'exploitation entrepris dans le domaine minier aux États-Unis. La déclaration officielle du Canada apparaît dans l'article du présent mémoire qui traite des achats d'uranium; celle de la Commission d'énergie atomique des États-Unis est publiée à l'annexe A. Par suite des contrats de production conclus dans diverses parties du monde par les États-Unis et le Royaume-Uni et de l'impulsion donnée par là à la recherche de gisements d'uranium et aux travaux d'exploitation dans d'autres pays, la production d'uranium se répartissait en 1959 de la façon suivante:

États-Unis	16,379	tonnes	courtes	U ₃ O ₈
Canada	15,909	"	"	"
Afrique du Sud	6,200	"	"	"
Congo belge	2,326	"	"	"
France	951	"	"	"
Australie	900	"	"	"
Portugal	120	"	"	"
Rhodésie du Nord	35	"	"	"
Inde	10	"	"	"
Suède	10	"	"	"
Espagne	50	"	"	"
Argentine	12	"	"	"
Total	42,902	"	"	"

14. La consommation d'uranium dans le monde libre s'élevait en 1959 à près de 30,000 tonnes; à la suite d'études détaillées, faites ces deux dernières années, de la quantité totale d'uranium que nécessiteront les programmes militaires et les programmes ordinaires du monde libre pour l'exploitation de l'énergie atomique au cours des prochaines années, on estime que le chiffre atteindra entre 33,000 et 36,000 tonnes pour l'année 1965.

C'est cet écart qui existe entre les besoins et la capacité de production qui pose un problème. On s'en rendra compte en examinant les chiffres.

Cela laisse supposer qu'il n'y aura pas de révision des besoins militaires, lesquels ont toujours constitué un facteur plus ou moins sûr lorsqu'il s'agissait de prévoir le total des besoins. Ce chiffre estimatif de l'année 1965 a été pesé avec soin par des spécialistes et devrait être à peu près exact; il est toutefois beaucoup moins considérable que le chiffre qu'on avait souvent prédit pour l'année 1965 au cours de la première moitié de la dernière décennie. Cette situation est attribuable à deux facteurs. Tout d'abord, les problèmes techniques qu'il faut surmonter avant que les réacteurs d'énergie nucléaire puissent rivaliser avec les centrales d'énergie ordinaires se sont révélés plus difficiles qu'on ne le croyait; ensuite, les réserves de pétrole, de gaz et de charbon mises à la disposition des pays d'Europe ont augmenté considérablement au cours de la dernière décennie. En outre, en raison des progrès réalisés dans l'ordre technologique, la hausse prévue dans le coût de l'énergie produite selon les moyens classiques ne s'est pas produite et ces frais continueront de se stabiliser au cours des prochaines années.

15. Ce qu'on est convenu d'appeler «la politique d'extension» résulte de l'offre faite par la compagnie Eldorado à l'industrie canadienne de l'uranium, le 6 novembre 1959, et du désir manifesté par l'Autorité du Royaume-Uni en matière d'énergie atomique et par la Commission d'énergie atomique des États-Unis, à savoir que les achats courants d'uranium soient plus conformes à leurs besoins ordinaires; cette politique d'extension est conforme aussi à la volonté exprimée par le gouvernement canadien d'empêcher l'effondrement complet de l'industrie canadienne de l'uranium entre le 31 mars 1962 et le 31 mars 1963, période au cours de laquelle les livraisons faites en vertu des contrats canadiens alors en vigueur se seraient trouvées à prendre fin. Ces organismes, en particulier l'Autorité du Royaume-Uni en matière d'énergie atomique, ne pourront pas s'empêcher d'accumuler quelques stocks d'oxyde d'uranium (U_3O_8), mais ont à tout de même réussi à améliorer considérablement la situation et le but visé par le gouvernement canadien se trouve atteint. On trouvera plus loin dans ce mémoire, un exposé de la mise en œuvre de l'annonce du 6 novembre 1959 et des transactions qui se sont effectuées par suite de l'offre ainsi faite à l'industrie. Et voilà pour l'historique; passons maintenant à l'organisation.

Organisation

16. La compagnie Eldorado a été constituée en 1945 en compagnie de la Couronne en vertu de la Loi sur les compagnies, à la suite de l'expropriation, le 28 janvier 1944, de toutes les valeurs en cours de la compagnie Eldorado Mining and Refining Limited, laquelle avait d'abord été constituée en 1927 sous le nom de Eldorado Gold Mines Limited. La compagnie fonctionne en vertu de la Loi sur l'administration financière (Partie VIII); elle se trouve inscrite à l'annexe D de cette loi, à titre de «corporation de propriétaire». Une corporation de propriétaire est une société qui est propriétaire de son actif et qui fonctionne généralement sans crédits. Le capital autorisé de la compagnie est de 110,000 actions sans valeur au pair; 70,500 actions ont été émises, dont 70,493 sont enregistrées au nom de l'honorable George Hees, ministre de la Couronne, à la garde de Sa Majesté la Reine, du chef du Canada; les sept autres actions sont détenues par les sept directeurs, à titre d'actions statutaires. La compagnie a deux filiales, qu'elle possède en totalité: la Eldorado Aviation Limited et la

Northern Transportation Company Limited; on en donne une description dans le présent mémoire.

17. Les statuts de la compagnie stipulent que cette dernière doit être régie par un Conseil composé de sept administrateurs. En voici la liste:

Est-il nécessaire de nommer ici toutes les sociétés dont ces messieurs sont membres?

Le PRÉSIDENT: Non. Ne lisez que les noms.

M. DRYSDALE: Ne pourrions-nous pas l'approuver sans lecture?

M. DUMAS: Ne pourrions-nous pas l'approuver sans lecture et passer à l'alinéa 18 de la page 14?

Le PRÉSIDENT: Nous allons l'approuver sans lecture.

M. GILCHRIST:

R. T. Birks, C.R. : élu au Conseil de la compagnie Eldorado Mining
Toronto, Ontario : années du Conseil de la compagnie précédente.
de cette dernière; a fait partie pendant plusieurs
années du Conseil de la compagnie précédente.

M. Birks occupe également les postes suivants:
président de la Sterling Trusts Corporation;
vice-président et administrateur délégué de la
Willroy Mines Limited;
administrateur de la Geco Mines Limited.

W. F. James : élu au Conseil de la compagnie Eldorado Mining
Toronto, Ontario : and Refining Limited en 1945.

M. James, associé principal de la société-conseil
James and Buffam, est également:
vice-président et administrateur des compagnies
suivantes:

Canadian Gas & Energy Investments Limited;
Advocate Mines Limited;
Aluminex Limited;
Broulan Reef Mines Limited.

Il est en outre administrateur des compagnies
suivantes:

Portage Island (Chibougamau) Mines Limited;
Copper Rand (Chibougamau) Mines Limited;
Anglo-Scandinavian Investment Corporation of
Canada Limited;

Axe-Templeton Growth Fund of Canada Limited;
Brunswick Mining and Smelting Corporation
Limited;

Buffalo Ankerite Gold Mines Limited;

Campbell Red Lake Mines Limited;

Canadian Bank of Commerce;

Constuctoro Dominico-Canadienne C. Por A.;

Dome Mines Limited;

Falconbridge Nickel Mines Limited;

Giant Yellowknife Mines Limited;

Maritimes Mining Corporation Limited;

Minera y Beneficiadora Falconbridge Dominicana
C.Por A.;

National Trust Company Limited;

Nipissing Mines Company Limited;

Ontario Equipment & Supply Company Limited;

Patino of Canada Limited;

Petrolera Dominicana C. Por A.

- W. J. Bennett : élu au Conseil de la compagnie Eldorado Mining and Refining Limited en 1946; fut président de la même compagnie de 1947 à 1958.
Montréal, Québec
- M. Bennett est également vice-président et administrateur de la Iron Ore Company of Canada;
Il est en outre:
administrateur des compagnies suivantes: Canadian British Aluminium Company Limited;
Triarch Corporation Limited;
Chinook Shopping Centre Limited;
B.N.A. Holdings Limited;
Investors Syndicate of Canada Limited;
Wheeler Air Lines Limited et de St. Mary's Hospital.
- E. L. Brown : élu au Conseil de la compagnie Eldorado Mining and Refining Limited, en 1950.
Toronto, Ontario
- M. Brown est également président et administrateur délégué de Sherritt Gordon Mines Limited;
Michipicoten Iron Mines Limited.
- W. M. Gilchrist : élu au Conseil de la compagnie Eldorado Mining and Refining Limited, en 1958.
Ottawa, Ontario
- M. Gilchrist est président de la Eldorado Mining and Refining Limited et de la Northern Transportation Company Limited et administrateur de la Eldorado Aviation Limited.
- W. G. Thompson : élu au Conseil de la Eldorado Mining and Refining Limited, en 1959.
Ridgetown, Ontario
- M. Thompson a été ministre des Terres et Forêts de la province d'Ontario, de 1943 à 1946.
Il possède et exploite la W. G. Thompson & Sons Limited, compagnie de grain de Ridgetown, Ontario.
- Gordon Lawson : élu au Conseil de la Eldorado Mining and Refining Limited, en 1960
Winnipeg, Manitoba
- M. Lawson est également secrétaire-trésorier de:
James Richardson & Sons Limited;
Interprovincial Trading Corporation Limited;
Commercial Insurance Agency Limited;
et président de la Systems Equipment Limited.
- Il est en outre président de:
The Patricia Transportation Company Limited;
Transport Limited.
- M. Thompson est administrateur de:
Bristol Aero-Industries Limited;
Canadian Devonian Petroleum Limited;
The Valley Camp Coal Company of Canada Limited;
Marine Pipeline and Dredging Limited.

Le PRÉSIDENT: Auriez-vous la bonté de passer à l'alinéa 18 à la page 14?

M. GILCHRIST:

18. Il est d'usage de tenir quatre réunions du Conseil d'administration au cours de chaque année financière. Toutefois, le comité exécutif du Conseil, qui se compose de M. E. L. Brown, de M. W. M. Gilchrist et de M. W. F. James, se réunit fréquemment.

19. On trouvera un exposé de l'activité de la compagnie dans le procès-verbal des séances du Conseil d'administration; on en remet des exemplaires à l'honorable George Hees, par l'intermédiaire de qui la compagnie présente son rapport au Parlement.

20. Voici la liste des hauts fonctionnaires et directeurs de la compagnie:

Président	M. W. M. Gilchrist
Vice-président, affinage	M. J. C. Burger
Vice-président, exploitation minière et travaux de recherche	M. H. E. Lake
Vice-président, administration et finances	M. D. G. Scott
Trésorier	M. J. C. Orr
Secrétaire	M. R. C. Powell
Sous-secrétaire	M. E. C. A. Kelly
Directeur de l'affinage	M. G. C. Brown
Directeur des travaux de recherches	M. J. G. McNiven
Directeur de l'exploitation Beaverlodge	M. J. M. Douglas
Directeur de la recherche et mise en valeur	M. A. Thunaes
Directeur des achats du minerai	M. R. E. Barrett

On trouvera un graphique de l'organisation à l'appendice B.

21. La compagnie Eldorado et les filiales qu'elle possède en totalité ont normalement un personnel de 1,638 employés, répartis de la façon suivante:

Bureau principal	24	
Service de recherche et de mise en valeur ...	58	
Affinerie de Port Hope	226	
Entreprise de Beaverlodge	708	
Service des travaux de recherche	23	
Bureau d'Edmonton	11	
Northern Transportation Company Limited	545	(au plus fort de la saison)
Eldorado Aviation Limited	43	
Total	1,638	

EXPLOITATION

Port Radium

22. La mine de Port-Radium de la compagnie Eldorado est située à l'extrémité est du Grand lac de l'Ours, à trente milles environ au sud du cercle arctique. Il y a une trentaine d'années, à l'époque où les premiers prospecteurs vinrent dans la région, la première compagnie Eldorado exploitait le minerai de Port-Radium pour en tirer le radium et non pas l'oxyde d'uranium. Ce dernier fut considéré par la suite comme l'ingrédient le plus précieux. On s'est rendu compte que les gisements de Port Radium étaient l'un des gisements d'uranium les plus riches du monde. Bien qu'on ait pu considérer Port-Radium comme une mine de second plan, au point de vue du rendement quotidien en tonnes et du nombre d'employés, cette mine a exercé

sur le monde entier ainsi que sur l'économie canadienne une influence considérable. Comme on l'a dit au début de cet exposé, cette mine a été fermée au mois de septembre 1960, par suite de l'épuisement des réserves de minerai.

Beaverlodge

23. La propriété Beaverlodge de la Compagnie Eldorado, située à huit milles au nord du lac Athabasca, à l'extrémité nord-ouest de la Saskatchewan, a été découverte en 1946 par un groupe de prospecteurs de la compagnie. Par suite des travaux de recherche accomplis à la surface de cette région, des travaux de forage au diamant et d'exploitation souterraine accomplis entre 1947 et 1951, on a découvert de nombreux gisements de minerai de première importance.

24. La première série de production commença en avril 1953, au rythme de 500 tonnes de minerai par jour; cette production passa à 750 tonnes en 1954 et enfin à 2,000 tonnes par jour en avril 1957. Conformément à l'annonce du 6 novembre 1959 concernant la politique d'extension, la production a été limitée à 1,700 tonnes par jour en mai 1960.

25. Trois puits, d'une profondeur totale de 5,816 pieds, donnent accès aux voies de charriage sur rail qui s'étendent sur une longueur de trente-trois milles et assurent le service de transport jusqu'aux quarante-six gradins de production actuellement en activité. Le niveau d'exploitation le plus bas dans la mine est à une profondeur de 2,100 pieds sous terre. La méthode la plus couramment employée pour l'extraction du minerai est l'abattage par taille chassante et remblayage, car c'est la méthode la plus sûre et qui se révèle la plus souple lorsqu'il s'agit d'extraire rapidement le minerai. Une fois que le minerai est extrait, on remplit les ouvertures pratiquées dans la paroi avec le sable qui reste du broyage, et ce afin d'assurer la solidité de la paroi. Ce sable est transporté aux gradins par voie hydraulique et grâce à la force de gravitation, par des tuyaux et des trous de mines. La quantité de minerai extraite sous terre a augmenté de 60 p. 100 par employé, grâce à une formation plus poussée du personnel, à l'amélioration des méthodes et à une mécanisation accrue. Aux travaux d'exploitation minière viennent s'ajouter le service d'entretien du matériel, la division du génie et de la géologie et la section de broyage du minerai concentré.

26. La mine de Beaverlodge a établi un record en matière de sécurité minière dans les provinces des Prairies et les Territoires du Nord-Ouest et a mérité le trophée Ryan pendant trois années successives: 1955, 1956 et 1957. La mine de Port Radium a également mérité ce trophée à plusieurs reprises.

27. Pour le bon fonctionnement de la mine, de l'affinerie et de l'usine, l'entreprise de Beaverlodge a besoin d'une puissance de 14,000 chevaux-vapeur. Une partie de cette énergie lui est fournie au moyen d'un câble de transmission, lequel partant de la centrale hydro-électrique de 4,800 kilowatts installée sur le lac Wellington, atteint la mine Beaverlodge après avoir franchi une distance d'une trentaine de milles; le reste vient d'une installation diesel-électrique Cooper-Bessemer, de 9,000 kilowatts, mise en place à la mine. Le coût moyen de l'énergie est tombé, de 17 mills par kilowatt-heure en 1953, à 11 mills en 1960. On réalisera encore une nouvelle économie considérable à la fin de l'année lorsqu'on aura terminé la construction de la deuxième usine hydro-électrique, qui remplacera l'installation diesel plus coûteuse.

28. L'entreprise Beaverlodge est encore, comme par le passé, la principale source de revenu des deux mille habitants de Uranium City. La compagnie a placé la somme de \$993,615 dans des obligations municipales pour aider à financer les écoles, l'hôpital et divers autres services de la ville. La compagnie

dépense environ \$240,000 par année en taxes municipales. Un programme de prêts pour la construction de logements a été lancé sous les auspices de la compagnie et environ 140 employés ont tiré parti de ce programme, soit pour acheter soit pour se faire construire une maison à Uranium City.

Affinage

29. C'est en 1942 qu'on a commencé de faire l'affinage de l'uranium à Port Hope et les travaux d'affinage se sont poursuivis au cours de la guerre et durant les années d'après-guerre. Le premier produit de l'affinage fut d'abord un oxyde noir d'uranium, dont la pureté s'établissait à 96 p. 100. Ce produit devait passer par un nouveau procédé de purification avant de prendre la forme du métal d'uranium qu'on emploie comme combustible pour les réacteurs. A la suite d'un programme de recherche et de mise en valeur très poussé, inauguré en 1950, on découvrit une nouvelle méthode d'affinage. Le produit qu'on en retire est un oxyde d'uranium (métal). Le nouvel appareil fut mis en usage à l'affinerie de Port Hope au mois de juin 1955. Son rendement avait été fixé à 3,300 tonnes d'oxyde à teneur métallique par année. Par suite des améliorations apportées au point de vue technique, le chiffre de la production est passé à 4,200 tonnes d'oxyde d'uranium (métal).

30. En 1956, on jugea qu'il convenait que l'uranium à teneur nucléaire qui devait servir au fonctionnement du réacteur de l'*Atomic Energy of Canada Limited* soit produit au Canada. On a donc décidé d'étendre le champ des travaux de façon à produire cet uranium. Après s'être livré à de nombreux travaux de mise en valeur et d'essais en matière d'usines, on construisit en 1957 et en 1958 une usine de sel vert et de métal. Le premier métal d'uranium produit au Canada sur le plan commercial est sorti des usines en avril 1958.

31. En outre, on s'est entendu avec la compagnie *Sorel Industries Limited* et avec l'*AMF Atomics (Canada) Limited* de Port Hope pour que ces industries se chargent de forger, de laminier le métal d'uranium et d'en transformer les lingots en éléments de combustible prêts à être utilisés dans les réacteurs de Chalk River.

32. Lorsqu'on se rendit compte que l'industrie canadienne de l'uranium ne recevrait probablement pas de nouvelles commandes d'importance, avec livraisons portant sur une période postérieure à 1963, et qu'en vertu des contrats actuels on pourrait prévoir une extension de cette période de livraison, on jugea bon de conformer le programme de production de l'affinerie aux nouvelles conditions de fabrication. Aussi en septembre 1959, la semaine de travail fut réduite de sept à cinq jours et la production fut fixée à 250 tonnes d'oxyde d'uranium (U_3O_8) par mois, c'est-à-dire à 3,000 tonnes par année.

Ce chiffre représente une diminution si on le compare aux 4,200 tonnes de l'année précédente.

33. Le minerai concentré qui sert à alimenter l'affinerie de Port Hope actuellement vient d'ordinaire des mines suivantes:

Mines d'*Eldorado*

Gunnar Mining Limited

Rio Algom Mines Limited.

34. On trouvera de plus amples détails sur l'activité de l'affinerie de Port Hope à l'appendice C.

Stimulation de la vente

35. D'après la politique établie par le Gouvernement canadien, le Canada ne vendra d'uranium qu'aux pays avec lesquels il a conclu des accords bilatéraux de coopération dans l'utilisation pacifique de l'énergie atomique. Il

pourra toutefois vendre de petites quantités d'uranium à d'autres pays, soit jusqu'à concurrence de 2,500 livres par pays, pourvu que ces ventes soient approuvées par la Commission de régie d'énergie atomique. Actuellement, les ventes qui ne sont pas d'ordre militaire ont trait à de petites quantités, mais au fur et à mesure que s'accroîtra l'utilisation de l'énergie nucléaire, les ventes augmenteront.

36. La compagnie *Eldorado* se fait un point d'honneur de remplir avec soin les commandes de moindre importance qu'elle reçoit de temps à autre des pays d'outre-mer, car ses dirigeants songent à l'avenir et voudraient que l'importance du Canada comme producteur d'uranium soit pleinement reconnue. En outre, c'est un moyen de montrer l'excellente qualité des produits qui sortent de l'affinerie de la compagnie *Eldorado*.

37. Les ventes sont sous la direction du vice-président de l'usine d'affinage. Ces dernières années, la compagnie *Eldorado* a exposé des produits dans un bon nombre de foires commerciales qui se sont tenues à l'étranger. Le personnel qui la représentait à ces expositions était d'une grande compétence. La compagnie a pris part parfois à ces expositions en coopération avec d'autres producteurs d'uranium du Canada.

38. Les hauts fonctionnaires de la compagnie *Eldorado* ont rendu visite à plusieurs organismes d'outre-mer qui s'occupent d'acheter de l'uranium ainsi qu'à des centres d'énergie atomique de l'étranger. Ce faisant, ils ont fait connaître le rôle de premier plan du Canada en matière d'énergie atomique à la plupart des personnes chargées de l'exploitation de l'énergie atomique dans leurs pays respectifs.

39. On trouvera un exposé détaillé de ce sujet à l'appendice D.

Recherche et mise en valeur

40. A l'époque où la demande d'uranium se fit pressante, les propriétés chimiques et physiques de l'uranium étaient bien connues, grâce surtout aux travaux qui avaient conduit à la découverte et à la production de radium, mais on n'avait pas encore établi de moyens propres à l'extraction de l'uranium à partir de minerais complexes contenant relativement peu d'uranium. Les concentrés d'uranium qu'on employait dans la fabrication du radium, on les obtenait par des méthodes plutôt frustes, en partant de minerai qui contenait une grande quantité d'uranium et ce minerai est très rare.

41. Les Canadiens ont joué un rôle de premier plan dans l'amélioration et la mise au point des méthodes employées aujourd'hui dans le monde entier pour le traitement du minerai d'uranium. Le travail de base au Canada s'est fait en 1945, dans les laboratoires de ce que l'on désignait alors sous le nom de Bureau des Mines. La compagnie *Eldorado* a généreusement secondé ces efforts, mais au fur et à mesure que l'industrie canadienne de l'uranium a pris de l'ampleur et que les entreprises de l'*Eldorado* se sont faites plus considérables et plus complexes, la compagnie a dû établir ses propres organismes de recherche et de mise au point.

42. M. A. Thunæs, qui à titre de haut fonctionnaire du Bureau des Mines avait été chargé des premiers travaux, a été nommé directeur de la Division de recherches et de mise au point de la compagnie *Eldorado*. On trouvera à l'appendice E un exposé de cette division ainsi que du travail qui lui a été confié.

Finances

43. L'année financière de la compagnie coïncide avec l'année civile. Les états de compte de la compagnie et ceux de ses deux filiales sont vérifiés chaque

année par l'auditeur général du Canada. Un communiqué est ensuite publié à ce sujet et mis à la disposition du public.

44. Le total des sommes engagées par le gouvernement dans les actions de l'Eldorado a été de \$9,246,877: \$5,271,812 étaient payables aux actionnaires de la compagnie au moment de l'expropriation (en 1944) et \$3,975,065 constituait la somme souscrite subséquemment pour l'obtention de nouvelles actions. Ces actions ont été émises en faveur du gouvernement en 1946 et la compagnie s'est servie de ces fonds pour améliorer ses installations et pour se constituer un capital de roulement. En 1949, les placements du gouvernement sont tombés de \$9,246,877 à \$8,246,877 à la suite du remboursement d'un million de dollars de capital.

45. On trouvera à l'appendice F du présent mémoire des exemplaires du bilan de la compagnie et les états des recettes et dépenses et des excédents de l'année qui se termine le 31 décembre 1960, y compris les chiffres correspondants de l'année 1959. Depuis que le gouvernement est devenu propriétaire de la compagnie, il a reçu de cette dernière la somme de \$19,740,000 en dividendes et \$16,700,000 en impôts sur le revenu. La compagnie s'est constitué un solide capital de roulement et dispose d'avoirs en espèces et en dépôts à courte échéance qui comprenaient, le 31 décembre 1960, la somme de \$13,200,000 en dépôt chez le Receveur général du Canada.

46. Conformément à cette politique, la compagnie a conservé son actif en excellent état. Les crédits devant servir à l'acquisition de nouvelles installations sont soumis chaque année à l'approbation du gouverneur en conseil, conformément aux dispositions de la Loi sur l'administration financière. Cette loi ne demande pas à la compagnie de présenter les budgets qui servent aux travaux d'exploitation. Au budget principal de l'année 1961, dont la somme de \$3,260,000 a été approuvée, on prévoit le parachèvement de la centrale d'énergie de Waterloo Lake, commencée l'an dernier, et l'installation d'un trieur de minerai électronique à Beaverlodge.

Contrats relatifs à la production de la compagnie Eldorado

Ces contrats sont en sus de la production des industries; ce sont les contrats de la compagnie *Eldorado*.

47. Au 31 décembre 1960, la quantité de minerai non livrée, provenant des deux commandes faites aux mines de l'*Eldorado* et concernant la production de concentré d'uranium s'établissait de la façon suivante:

Port Radium: 576,370 livres d'oxyde d'uranium (U_3O_8) d'une valeur de \$4,610,960. Il peut sembler étrange, monsieur, que nous ayons encore une quantité de produits qui ne soit pas livrée, bien que la mine soit fermée. C'est là le résultat du transport saisonnier. En d'autres termes, les livraisons ne seront pas terminées avant l'année prochaine, c'est-à-dire pas avant l'été prochain.

M. DUMAS: Le produit est là?

M. GILCHRIST: Oui, le produit est là. On se sert des moyens de transport d'hiver pour le livrer; une partie du produit est livrée par avion mais la plus grande partie s'en va par bateau et ne sera par conséquent pas livrée avant l'été prochain. Poursuivons: Beaverlodge: 8,186,060 livres d'oxyde d'uranium (U_3O_8) d'une valeur de \$83,348,607.

En vertu d'un contrat distinct, la compagnie reçoit une gratification pour l'affinage des concentrés de broyage, provenant de ses mines ou de mines d'autres compagnies, en vue de la production d'oxyde de qualité nucléaire. La valeur du reste de ce contrat s'établit à \$10,300,000.

Approvisionnement en minerais

48. C'est en 1942 qu'on a conclu les premières ententes qui devaient accorder au Gouvernement des États-Unis les quantités d'uranium dont il avait besoin après que le Gouvernement du Canada eut décidé, de concert avec les gouvernements des États-Unis et du Royaume-Uni, de participer à la mise au point de la bombe atomique. Il y a eu, dès le début du programme conjoint, une collaboration très étroite dans le domaine des matières premières. Ce programme s'est réalisé par l'entremise de l'Organisme conjoint d'exploitation (*Combined Development Agency*), comité triparti composé des trois gouvernements. L'Organisme conjoint d'exploitation s'est vu chargé de distribuer l'uranium et d'obtenir des quantités d'uranium dans des pays autres que le Canada et les États-Unis.

On a adopté ces mesures car, au tout début du projet Manhattan, on ne disposait que d'une très petite quantité d'uranium.

L'Organisme conjoint d'exploitation a conservé ses attributions après la guerre conformément aux lignes de conduite établies pendant les années de guerre; mais la refonte des contrats sud-africains l'a dispensé de toute action dans ce domaine et il n'est plus maintenant responsable que de trois petits contrats, un au Portugal et deux en Australie. Quand ces contrats prendront fin en 1962, l'Organisme conjoint d'exploitation cessera d'exister.

49. Le premier contrat relatif à la vente d'uranium produit au Canada a été conclu entre le *Manhattan District U.S. Engineers*, organisme chargé de l'administration du programme de la bombe atomique et l'*Eldorado Mining and Refining Limited*, qui n'était pas, à l'époque, une société de la Couronne. Les ententes contractuelles se sont poursuivies après l'expropriation de l'*Eldorado* par le Gouvernement du Canada en janvier 1944. En 1946, la *United States Atomic Energy Commission* a été créée pour prendre la direction des travaux, y compris les obligations contractuelles de la *Manhattan District U.S. Engineers*.

50. Vers la fin de 1947, après la rupture des pourparlers sur le contrôle des armes atomiques tenues aux Nations-Unies (le plan Baruch), le Gouvernement des États-Unis a fait savoir au Gouvernement du Canada qu'il avait l'intention d'accroître sensiblement sa production d'armes atomiques. L'expansion du programme exigeait une augmentation très considérable de la production d'uranium. Le Gouvernement des États-Unis, par l'entremise de la *United States Atomic Energy Commission*, a proposé que le Canada et les États-Unis, pour subvenir à leurs besoins, exploitent à fond leurs gisements.

51. Au début de 1948, les fonctionnaires des deux gouvernements ont entamé des pourparlers et décidé que c'était en encourageant le prospecteur et l'industrie minière des deux pays à exploiter et à produire de l'uranium, qu'on pouvait acquérir la quantité d'uranium nécessaire. Il fut convenu de mettre sur pied dans les deux pays, des programmes qui leur permettraient d'obtenir le minerai nécessaire et il fut convenu aussi que ces programmes auraient, pendant une période déterminée, un marché garanti et un prix de base, car on était incertain des perspectives lointaines que présentait l'utilisation de l'uranium.

52. Le Gouvernement du Canada a fait part de son programme d'approvisionnement le 16 mars 1948 et a désigné en même temps, l'*Eldorado* comme l'organisme chargé de recueillir l'uranium produit au Canada. Le texte complet de la déclaration est versé en annexe et forme l'appendice G. On remarquera que le programme d'achat prévoyait que les achats de concentrés d'uranium se feraient, pendant une période de temps déterminée, à prix fixe, mais il prévoyait aussi que les prix pourraient être plus élevés dans certaines circonstances.

53. La *United States Atomic Energy Commission* a décidé d'acheter à l'*Eldorado* toute la production dont l'*Eldorado* pouvait contracter l'achat aux termes du Barème de prix publié.

54. La *United States Atomic Energy Commission* a aussi établi un barème de prix publié pour la production des États-Unis et dont les garanties étaient semblables à celles du Canada.

55. On a révisé à quelques reprises les prix et les périodes de garantie; en voici les étapes:

20 décembre 1948, le gouvernement a annoncé que la période de garantie serait prolongée jusqu'au 31 mars 1955.

Le 17 avril 1950, le gouvernement a annoncé que la période de la garantie serait prolongée jusqu'au 31 mars 1958.

Le 18 avril 1950, l'*Eldorado* a annoncé une révision du barème de prix publié, aux termes de laquelle les paiements maximums étaient fixés à \$6 la livre de U_3O_8 contenu dans les concentrés dont la teneur en uranium n'était pas inférieure à 10 p. 100.

Le 6 mars 1951, l'*Eldorado* a annoncé qu'une allocation d'exploitation de \$1.25 la livre serait ajoutée au prix de base au cours des trois premières années de la production.

Le 6 mai 1952, le gouvernement a annoncé que la période de garantie serait prolongée jusqu'au 31 mars 1962.

56. Pour fixer le barème de prix publié dont il a été question un peu plus haut, on s'était fondé sur l'expérience dans le domaine d'exploitation minière et du broyage qu'on avait pu acquérir alors au Canada, notamment dans les mines de Port Radium; on a appris que l'uranium extrait se présenterait sous forme de concentrés de basse teneur en uranium. Quand on a pu obtenir, vers la fin de 1952 et le début de 1953, des précisions sur la nature des nouveaux gisements au Canada, on s'est aperçu que pour exploiter ces nouveaux gisements il faudrait installer des établissements de transformation chimique considérables dont la création entraînerait des capitaux et des frais d'exploitation très élevés. C'est pourquoi les conditions de vente stipulées dans le barème de prix publié n'étaient plus économiques. Mais comme le produit de ces établissements de transformation devait être un concentré de haute teneur en uranium, à savoir 50 p. 100 d'uranium, il fallait envisager la situation d'une façon particulière, possibilité qui avait été prévue quand on avait publié le premier barème des prix le 16 mars 1948.

57. On a donc conclu une entente avec la *United States Atomic Energy Commission* le 10 décembre 1953 en vertu de laquelle la Commission accepta d'acheter tout l'uranium que l'*Eldorado* pouvait acheter à des prix qui seraient calculés en fonction du plan suivant, plan qui constitue une entente relative aux prix spéciaux:

- a) le poids stipulé dans le contrat représentait la production estimative du futur établissement au cours d'une période de cinq ans, en d'autres termes, ce qui pouvait être produit en l'espace de cinq ans;
- b) le prix devait être calculé selon une formule qui devait montrer un profit important après l'allocation d'amortissement des principales immobilisations et des frais d'exploitation qu'on prévoyait;
- c) puisqu'une propriété dont les frais inhérents étaient très élevés devait représenter un prix correspondant très élevé, il fallait fixer un prix maximum afin que la production de l'exploitation demeure dans des proportions raisonnables. Au cours des négociations, le prix s'est presque toujours maintenu à \$10.50 la livre de U_3O_8 contenu dans les concentrés d'uranium d'une teneur minimum spécifiée;
- d) les livraisons devaient commencer à une date spécifiée dans chaque contrat et aucune livraison ne serait acceptée après le 31 mars 1962.

58. Au début du programme, la quantité d'uranium que devait acheter la *United States Atomic Energy Commission* dans tous les pays, y compris le Canada, était inférieure à la quantité dont elle avait besoin pour des fins militaires. Point intéressant à noter quand on considère la suite des événements. Cependant comme on se préparait à exploiter un nombre de plus en plus considérable de mines en Afrique du Sud, aux États-Unis et au Canada il est devenu évident que la marge entre les besoins et l'approvisionnement s'amincissait. En 1955 on commençait à évaluer l'ampleur des gisements d'Elliot Lake et on reconnaissait que la production éventuelle du Canada pouvait être très considérable. C'est pourquoi on a décidé d'obtenir des éclaircissements au sujet de la quantité totale d'uranium que la *United States Atomic Energy Commission* avait l'intention d'acheter au Canada. Des pourparlers ont eu lieu dans ce but en juin et juillet 1955 entre les membres de l'*Eldorado* et les membres de la *United States Atomic Energy Commission*. Au cours de ces conversations, l'*Eldorado* a soumis une évaluation de sa production à venir, jusqu'au 31 mars 1962. Pour faire cette évaluation elle s'était fondée sur les renseignements dont elle disposait alors sur les réserves de minerai et le rendement éventuel des mines exploitées par ceux qui détenaient des contrats de même que sur les prévisions du rendement estimatif des mines alors en exploitation. On a supposé à l'époque que les négociations concernant les demandes de contrats comportant un prix spécial, dont le nombre était alors très considérable, se termineraient au plus tard le 31 mars 1956.

En se fondant sur l'évaluation soumise par l'*Eldorado*, la *United States Atomic Energy Commission* a accepté d'acheter tout l'uranium pour lequel *Eldorado* pouvait négocier des contrats spéciaux jusqu'au 31 mars 1956. Le 3 août 1955, le gouvernement a fait une déclaration dont le texte entier versé en annexe constitue l'appendice. On a fixé les limites suivantes à la quantité d'uranium achetée de cette façon:

L'*Eldorado* ne passera plus de contrats après le 31 mars 1956. En outre, l'*Eldorado* ne passera aucun contrat de ce genre à moins qu'il n'existe des preuves satisfaisantes que la production puisse commencer au plus tard le 1^{er} avril 1957. Tous les contrats stipulent que les livraisons doivent être terminées avant le 31 mars 1962.

59. En février 1956, il devint évident que certaines des compagnies qui avaient reçu des «lettres d'intentions» ne pourraient pas se conformer à la date-limite du 1^{er} avril 1957. De plus, les mêmes compagnies éprouveraient des difficultés à terminer les négociations contractuelles avant le 31 mars 1956, car elles devaient fournir des données complètes sur les réserves de minerai le rendement éventuel et les frais estimatifs de l'exploitation et le montant des immobilisations qui ne pouvaient être obtenues avant le 31 mars 1956. C'est pourquoi le 2 mars 1956, le gouvernement a apporté aux contrats comportant un prix spécial les modifications suivantes:

L'*Eldorado* continuera jusqu'au 31 mars 1956 inclusivement de recevoir des demandes de contrats comportant un prix spécial. Ce jour-là ou peu après, l'*Eldorado* avertira tous les requérants qui sont considérés admissibles à la négociation d'un contrat. En faisant le choix des requérants admissibles, elle se fondera sur les critères suivants: Premièrement, il faut une preuve satisfaisante que le requérant possède un gisement de minerai économique exploitable et, deuxièmement, il faut être sûr que ce gisement pourra commencer à produire au plus tard le 30 septembre 1957. Les dispositions actuelles concernant les livraisons ne seront pas modifiées. Toutes les livraisons assujéties à des contrats devront avoir été faites le 31 mars 1962.

On ne prévoit donc pas que la quantité totale d'uranium qui sera produite sous le régime du prix spécial dépasse de beaucoup, en raison

de la décision de reporter la date-limite du 1^{er} avril 1957 au 30 septembre 1957, la quantité estimative qu'on comptait acheter au moment où la date-limite a été fixée au 1^{er} avril 1957.

Le texte complet de la déclaration forme l'appendice I.

60. En août 1956, il est devenu évident que certains des producteurs qui détenaient des «lettres d'intention» éprouvaient des difficultés à faire face à leur financement. Ces producteurs avaient déjà fait des mises de fonds considérables dans l'exploitation des mines et la construction des usines d'extraction minière et de broyage. Ces dépenses initiales avaient été financées pour la plupart par de prêts à court terme. Leurs difficultés financières étaient attribuables au fait que pour des raisons indépendantes de leur volonté, ils n'avaient pas pu mettre leurs mines en exploitation avant le délai requis pour obtenir cinq années entières de production et ils ne pouvaient pas obtenir un amortissement complet des capitaux qu'ils avaient engagés dans la pré-production. Si les propriétaires ne pouvaient exploiter leurs gisements avant la date-limite leurs livraisons seraient bien inférieures à la quantité requise par la *United States Atomic Energy Commission* jusqu'au 31 mars 1962 et aux besoins du *United Kingdom Atomic Energy Authority*, dont il sera question plus loin. A la suite d'entretiens avec la *United States Atomic Energy Commission*, tenus en septembre 1956, on a convenu que le barème spécial devait subir les modifications suivantes, modifications qui devaient s'appliquer aux exploitants qui, à cause de leur retard, ne pouvaient compter sur une production de cinq années entières sous le régime du barème de prix spécial:

- a) augmenter suffisamment le nombre de contrats pour qu'il soit possible d'amortir complètement la marge de préproduction permise de même que les immobilisations estimatives, en appliquant le facteur d'amortissement utilisé dans le calcul du contrat original.
- b) reporter la date-limite des livraisons du 31 mars 1962 au 31 mars 1963;
- c) fixer le prix payé pour les livraisons faites après le 31 mars 1962 au même montant que celui du contrat original, soit \$8 (en dollars américains) la livre plus le facteur d'amortissement, selon celui qui est le plus bas;

Tous les contrats rédigés par l'*Eldorado* pour l'achat de l'uranium ont été conclus conformément au barème de prix spécial.

61. Il faudrait prendre note des points suivants à l'égard du barème de prix spécial:

- (1) Tous les contrats conclus par l'*Eldorado* avec des propriétaires de gisements comportaient un contrat correspondant avec la *United States Atomic Energy Commission*. Étant donné les grandes sommes d'argent en cause, l'*Eldorado* a décidé d'obtenir une «lettre d'intention» de la Commission avant de conclure toute «lettre d'intention» ou tout contrat avec le producteur.
- (2) l'*Eldorado* n'a réalisé aucun profit avec ces transactions et a toujours absorbé tous les frais d'administration impliqués.
- (3) Les contrats de base stipulaient que les paiements devaient se faire en dollars canadiens sauf lorsqu'il était prévu autrement à l'alinéa c) ci-dessus. En conséquence, les producteurs canadiens étaient protégés contre les pertes qu'ils auraient pu subir pendant les dernières années à la suite de la dévalorisation du dollar américain.
- (4) Les contrats conclus avec les producteurs stipulaient que les livraisons devaient se faire selon un rythme défini chaque mois.

(5) Les contrats négociés par l'*Eldorado* avec les producteurs et les contrats de l'*Eldorado* conclus avec les acheteurs prévoyaient des options relativement aux quantités qui devaient être produites après la fin des livraisons exécutées aux termes des contrats actuels. Ces options revêtaient deux formes:

(i) Dans les premiers contrats, c'est-à-dire les contrats passés avant la modification du barème de prix spécial, de septembre 1956, l'option était la suivante:

Si au moment de l'expiration du contrat, ou quelque temps après le terme du contrat ou après la fin des livraisons ci-haut mentionnées il reste des réserves de minerais que le producteur peut transformer dans son établissement après cette date, les parties, en faisant une demande écrite devront de bonne foi négocier un prolongement du contrat à des prix acceptables pour les deux parties, en tenant compte du fait que le prix par unité spécifié dans cette entente comprend le plein amortissement des immobilisations estimatives des services de production requis en assumant la livraison de la quantité totale des livraisons de concentrés de U_3O_8 spécifiés.

(ii) Dans les contrats passés après la modification de l'entente relative aux prix spéciaux faite en septembre 1956, l'option se lisait comme il suit:

Nonobstant tout ce qui peut être spécifié ci-après, l'*Eldorado* pourra jusqu'au 31 mars 1961, exercer une option sur la prolongation du contrat et sur l'achat de quantités de U_3O_8 contenu dans les concentrés dont la quantité ne doit pas dépasser la somme atteinte en multipliant... livres par le nombre de jours compris entre la date de la fin des livraisons de... livres ou le 31 mars 1963, selon la date la plus rapprochée et le 31 décembre 1966. L'exercice de cette option devra être accompagné d'un avis écrit par l'*Eldorado* au propriétaire de gisement qui devra spécifier la quantité supplémentaire de minerai qui doit être achetée, la période de prolongement du contrat et toute condition qui diffère des termes du présent contrat qui peut se rapporter à l'exercice de l'option. Dans le cas où l'on doit exercer cette option, les livraisons devront se faire au rythme de... livres par mois et devront être complétées avant la date mentionnée dans ledit avis, date qui ne doit en aucun cas dépasser le 31 décembre 1966; il va de soi que le contrat devra être suffisamment prolongé pour permettre de terminer les livraisons au taux mensuel stipulé. Dans ce cas, le prix que devra payer l'*Eldorado* pour la livre de concentrés de U_3O_8 répondant aux stipulations de la *United States Energy Commission* mentionnées dans son programme d'approvisionnement de concentrés d'uranium national publié le 24 mai, 1956, sera le prix versé en dollars américains que la *United States Energy Commission* garantit en vertu dudit programme aux producteurs américains pour les achats de même nature, comme en font preuve les contrats passés le 1^{er} avril 1962 et sera payé en dollars américains; il va sans dire que lesdits contrats renferment en général des dispositions qui permettent aux exploitants de bénéficier normalement de toute augmentation subséquente dudit prix garanti, et une disposition semblable sera incluse dans le prolongement du contrat conclu avec l'exploitant en vertu de l'exercice de cette option. On fera les modifications nécessaires pour les concentrés qui ne répondent pas auxdites

stipulations. Toutes les dispositions mentionnées devront s'appliquer, dans la mesure du possible, en faisant tous les changements nécessaires à l'endroit des concentrés livrés conformément à l'option exercée par l'*Eldorado* prévue dans le présent article.

On remarquera que dans la première option, on ne précise ni la date à laquelle doit se faire l'option, ni les prix, ni les périodes pendant lesquelles les livraisons sont acceptées; alors que dans la seconde option on précise ces trois point. Par la suite on a modifié tous les contrats qui n'avaient pas la seconde option, et on l'a incluse.

62. Au début de 1956, le *United Kingdom Atomic Energy Authority* a fait savoir qu'il cherchait à obtenir du Canada une partie de l'uranium dont il avait besoin jusqu'au 31 mars 1962, soit 11,000,000 livres. Auparavant le *United Kingdom Atomic Energy Authority* se procurait l'uranium dont il avait besoin au Congo Belge, au Portugal, dans l'Union de l'Afrique du Sud et en Australie, grâce à une entente conjointe qu'il avait conclu avec la commission d'énergie atomique des États-Unis. Ces ententes conjointes relativement à l'achat d'uranium se faisaient par l'intermédiaire de l'organisme conjoint d'exploitation. On a déjà signalé que l'organisme conjoint d'exploitation était chargé de distribuer les quantités d'uranium conformément aux programmes tracés par le Royaume-Uni et les États-Unis. Bien que la production du Canada et des États-Unis ne fût pas achetée par l'organisme conjoint d'exploitation, elle était considérée comme faisant partie de la quantité totale d'uranium que l'organisme conjoint d'exploitation avait à sa disposition. En conséquence, la requête présentée par le *United Kingdom Atomic Energy Authority* au Canada a été étudiée lors d'une réunion de l'organisme conjoint d'exploitation tenue en mai 1956. On a décidé au cours de cette réunion que pour répondre aux besoins d'uranium du Royaume-Uni jusqu'au 31 mars 1962, soit 11,000,000 livres, on ferait les livraisons des quantités d'uranium requises en vertu des contrats comportant un prix spécial, c'est-à-dire en détournant certaines quantités qui devaient aller vers la commission d'énergie atomique des États-Unis. On a conclu l'entente au cours d'un échange de lettres triparti et on l'a mise en vigueur dans un contrat signé entre l'*Eldorado* et l'office d'énergie atomique du Royaume-Uni.

63. On a déjà fait allusion aux difficultés financières dans lesquelles se trouvaient certains propriétaires de gisements en 1956 et à la modification qu'on a apportée à l'entente relative aux prix spéciaux en septembre 1956, en vue d'aider ces propriétaires. Comme les quantités requises par l'office de l'énergie atomique du Royaume-Uni dont il a été question devaient être fournies par certains de ces exploitants, l'office de l'énergie atomique du Royaume-Uni a participé aux entretiens qui eurent lieu à Washington en septembre 1956 et a pris part aussi à la décision de modifier l'entente relative aux prix spéciaux. La modification impliquait une augmentation des contrats. L'augmentation nécessaire s'élevait à 12,000,000 livres, quantité qu'on prévoyait livrer du 31 mars 1962 au 31 mars 1963. En avril 1957 on a conclu une entente avec la commission d'énergie atomique des États-Unis et l'office de l'énergie atomique du Royaume-Uni, aux termes de laquelle on répartissait cette quantité supplémentaire entre la commission de l'énergie atomique des États-Unis et l'office de l'énergie atomique du Royaume-Uni. En vertu de cette entente, le Royaume-Uni devait acheter 10 millions des 12 millions de livres et la commission de l'énergie atomique des États-Unis devait acheter le reste; les livraisons devaient être faites entre le 31 mars 1962 et le 31 mars 1963. L'office de l'énergie atomique du Royaume-Uni a aussi manifesté en 1956 le désir d'obtenir du Canada, entre le 31 mars 1963 et le 31 décembre 1966, 24 millions de livres d'uranium dont les livraisons devaient être faites en versements annuels

réguliers, répartis le long de cette période. Le 29 mars 1957, le gouvernement du Canada, par l'intermédiaire de l'Eldorado, s'est engagé à livrer au cours de la période spécifiée tout l'uranium requis, et le gouvernement du Royaume-Uni par l'intermédiaire de l'office de l'énergie atomique a convenu d'acheter les 12,000 tonnes d'uranium.

Le programme «d'extension»—Offre faite par l'Eldorado le 6 novembre à l'industrie canadienne de l'uranium

64. Vers la fin de 1958, il devint assez évident que la production mondiale d'uranium était fort supérieure aux besoins et que les acheteurs recevraient, aux termes des contrats actuels, suffisamment de minerai pour répondre à la demande qui pourrait être faite jusqu'en 1960 et même dans les premières années de 1960, et que des stocks de minerais considérables seraient accumulés pour les années à venir. La possibilité offerte aux États-Unis et au Royaume-Uni de ne pas exercer les options sur la production canadienne entre 1962 et 1966 se fit de plus en plus sentir chaque jour. Vers la fin de 1958 l'Eldorado apprit de source officieuse qu'il en serait ainsi, bien qu'elle n'ait reçu aucun avis officiel de la part du gouvernement des États-Unis avant 1959. Cette situation signifiait que tous les propriétaires de gisements canadiens devaient interrompre leur exploitation entre mars 1962 et mars 1963 si on n'apportait aucun changement aux ententes contractuelles. Voilà le problème avec lequel nous étions aux prises à la fin de 1958. L'Eldorado a réclamé cet avis bien avant la date-limite des options, le 31 mars 1961, afin que les exploitants canadiens puissent avoir le plus de temps possible pour s'adapter aux nouvelles conditions.

65. Plusieurs facteurs inhérents à la situation pouvaient, si on savait en tirer parti, prévenir l'effondrement absolu de l'industrie en 1962-1963. Les deux clients, la Commission de l'énergie atomique des États-Unis et l'office de l'énergie atomique du Royaume-Uni tenaient absolument à concilier leurs achats et les besoins qu'ils avaient, en reportant une partie des achats prévus, à une période postérieure à celle qui était stipulée dans les contrats. Il était évident aussi, que bien que la plupart des contrats canadiens fussent menés à termes, certaines des compagnies canadiennes ne pouvaient se procurer les sommes nécessaires pour payer leurs dettes garanties par obligations, et encore moins réaliser des profits. C'est pourquoi, si on ne prenait pas certaines mesures, les mises de fonds des clients demeureraient les mêmes, mais la moitié environ des exploitants subiraient des pertes financières plus ou moins considérables. Si toutefois on pouvait encourager les exploitations susceptibles de réaliser des profits à se charger de celles qui étaient plus risquées, il serait peut-être possible d'atteindre, ce qui était à espérer, les objectifs suivants:

1. Réduire le taux d'achat contractuel des clients.
2. Éliminer ou minimiser le défaut de remboursement de la dette consolidée.
3. Fermer les mines graduellement sur une longue période au lieu de les fermer simultanément, ce qui aurait un effet désastreux sur l'emploi et les collectivités.
4. Prolonger les exploitations peu coûteuses aussi longtemps que possible afin de réduire la marge entre la fin des contrats et le moment où il y aura une demande mondiale d'uranium à des fins pacifiques satisfaisantes en vue d'aider l'industrie.

Pour atteindre ces objectifs, il fallait élaborer un plan réalisable, non seulement au point de vue économique mais encore acceptable pour les trois parties. Les négociations se sont poursuivies pendant plusieurs mois, pendant treize mois plus précisément. Au tout début on essaya d'inviter les clients à exercer

partiellement leur option, en échange de quoi on reporterait les livraisons à une période postérieure à celle qui était stipulée dans les contrats. Ce projet s'est révélé impossible pour les États-Unis et finalement on élaborait un plan dans lequel les paiements faits à l'avance en retour des livraisons reportées, ce qui permettait de réaliser le programme.

66. Ce plan, connu sous le nom de programme «d'extension», a été publié le 6 novembre 1959. La déclaration entière forme l'appendice J. Les principaux points mentionnés dans l'entente conclue entre la Commission de l'énergie atomique des États-Unis et l'office de l'énergie atomique du Royaume-Uni étaient les suivants:

- a) Un contrat unique remplaçait les 16 contrats individuels que l'*Eldorado* avait conclus avec la Commission de l'énergie atomique des États-Unis; ce contrat régissait la production des divers exploitants et portait maintenant le nom de contrat principal.
- b) Ce contrat unique portait surtout sur les minerais qui n'avaient pas encore été livrés par les compagnies mises en exploitation le 1^{er} juillet 1959. Vous remarquerez que cela représente un délai de quinze mois par rapport à la date mentionnée dans les contrats que détenaient les exploitants, qui stipulaient que la mise en exploitation devait se faire après le 31 mars 1958.
- c) Tous les droits de livraisons acquis par un exploitant, en vertu d'un contrat, d'un autre exploitant ne peuvent être utilisés que dans le but de prolonger véritablement les livraisons.
- d) La Commission de l'énergie atomique des États-Unis et l'office de l'énergie atomique du Royaume-Uni ont convenu d'avancer \$2.50 chaque livre livrée entre la date-limite du contrat actuel et le 31 décembre 1966, et l'office de l'énergie atomique du Royaume-Uni a convenu d'avancer une somme supplémentaire de \$1.50 pour chaque livre qui lui était livrée entre le 1^{er} janvier 1965 et le 31 décembre 1966; le paiement par anticipation doit être fait à la date où les livres auraient dû être livrées dans le contrat original. Ces paiements par anticipation sont exempts d'intérêt.

67. Du point de vue de la réussite de nos objectifs, l'offre faite à l'industrie canadienne a été un succès. Les livraisons mensuelles ont commencé à diminuer au début de 1960 et doivent maintenant se poursuivre jusqu'en 1966. On aura évité l'effondrement complet des livraisons prévues entre mars 1962 et mars 1963. Si on ne fait aucune autre vente supplémentaire, voici quelles sont les dates de fermeture des différentes exploitations:

Le PRÉSIDENT: Pouvons-nous considérer ce qui suit comme ayant été lu?

Des VOIX: Oui.

M. GILCHRIST:

Canadian Dyno Mines Limited.....	avril 1960
Lorado Uranium Mines Limited.....	avril 1960
Pronto Uranium Mines Limited.....	avril 1960
Can-Met Explorations Limited.....	juin 1960
Northspan Uranium Mines Limited—Mine Lacnor..	juin 1960
Eldorado Mining and Refining Limited—Mine Port Radium	septembre 1960
Stanleigh Uranium Mining Corporation Limited....	décembre 1960
Rio Algom Mines Limited—Mine Quirke.....	janvier 1961
Rio Algom Mines Limited—Mine Panel.....	juin 1961
Bicroft Uranium Mines Limited.....	janvier 1962
Faraday Uranium Mines Limited.....	octobre 1962

Stanrock Uranium Mines Limited.....	mars 1963
Denison Mines Limited.....	octobre 1963
Gunnar Mining Limited.....	novembre 1963
Eldorado Mining and Refining Limited—Mine Beaverlodge	septembre 1964
Rio Algom Mines Limited—Mines Milliken Lake et Nordic	novembre 1966

68. On ne considère, dans ce qui précède, que les facteurs connus de la situation. On a fait de multiples efforts en vue de créer d'autres marchés et d'autres débouchés pour l'uranium qui, si on tient compte des besoins croissants des programmes mondiaux d'énergie nucléaire, devraient donner des résultats favorables avant qu'on ne fasse les dernières livraisons stipulées dans le présent contrat.

Et voilà pour l'*Eldorado Mining and Refining*. Nous allons maintenant procéder à l'étude des compagnies filiales.

M. DUMAS: Puis-je poser une question auparavant? Avez-vous l'intention d'aborder le problème de l'exploration?

M. GILCHRIST: Je ne crois rien ajouter à ce que j'ai déjà dit, de façon générale.

M. DUMAS: Mais, vous faites des explorations?

M. GILCHRIST: Nous en avons fait, mais nous avons pour le moment remis notre programme à plus tard. Nous l'avons interrompu pour l'instant et nous le laisserons de côté lors de la prochaine saison.

Eldorado Aviation Limited

69. Lorsque Port Radium a été réouvert en 1952, le transport aérien d'*Eldorado* était effectué par des compagnies d'aviation commerciales. Cependant, en 1944, la compagnie a décidé d'acquérir ses propres avions afin d'aider à la réalisation de son programme d'exploration sur le terrain, lancé cette même année. A ce moment, l'assujettissement de la compagnie aux transporteurs commerciaux se révélait de moins en moins satisfaisante, au fur et à mesure qu'augmentait le volume du trafic, et il est devenu avantageux d'utiliser les propres avions de la compagnie pour transporter son personnel, les produits périssables et les approvisionnements d'urgence que nécessite son exploitation de la mine de Port Radium.

70. Lorsqu'a commencé l'exploitation de Beaverlodge, la Division des Services de l'air a été accrue, et un service à horaire régulier a été institué. En 1953, après discussion avec la Commission des transports aériens, il a été décidé d'intégrer la Division comme une compagnie distincte—*Eldorado Aviation Limited*. La compagnie détient, de la Commission des transports aériens, une licence de la catégorie 5 qui l'autorise à assurer des services aériens après contrats avec la compagnie-mère, l'*Eldorado Mining and Refining Limited*, et avec son autre filiale, propriété exclusive la *Northern Transportation Company Limited*. Ces services comprennent non seulement le transport en direction nord et en direction sud du personnel et des approvisionnements, mais également le transport vers le sud des concentrés minéraux. *Eldorado Aviation Limited* n'est pas un voiturier public. Au 31 décembre 1960, l'équipement de la compagnie comprenait un DC-3, un DC-4 et un hélicoptère S-55.

71. A l'appendice C apparaît un historique complet de l'expansion et des services de l'*Eldorado Aviation Limited*.

Northern Transportation Company Limited

72. La *Northern Transportation Company Limited* est une filiale de l'*Eldorado Mining and Refining Limited*, qui en a la propriété absolue, et qui exploite un service de transport fluvial, à titre de voiturier public, sur le bassin du fleuve MacKenzie. La compagnie exploite également un service de transport maritime dans l'Arctique central occidental, afin de desservir un grand nombre de postes de la ligne D. E. W.

73. Actuellement, la compagnie transporte environ 70 p. 100 de toutes les marchandises déplacées dans le réseau du MacKenzie. Elle transporte pour la compagnie-mère environ 26 p. 100 de ce total, et le reste pour d'autres expéditeurs. Exploitant sous la dépendance de la Commission des transports, la compagnie doit déposer ses tarifs auprès de cette Commission, laquelle possède entière juridiction sur ces tarifs.

En d'autres termes, nous sommes soumis à un contrôle constant de sa part.

74. Outre son activité dans l'Arctique, la flotte de la compagnie exerce ses services sur une distance totale d'environ 2,400 milles dans des régions situées entre les 56° et 70° degrés de latitude.

75. Vu les distances et la diversité de l'équipement requis, la compagnie ne peut transporter un volume considérable de marchandises. En outre, la plus grande partie des marchandises est expédiée vers le nord, et il est difficile de pourvoir de façon plus économique un service plus fréquent sans utiliser un plus grand nombre de pièces d'équipement qu'il serait autrement possible. La compagnie a réduit son tarif de transport-marchandises plusieurs fois durant la période 1950-1956, au cours de laquelle d'une façon générale, les prix du transport se sont élevés sensiblement.

76. Les immobilisations en équipement s'élèvent à \$12,500,000, toutes financées sans recours à des emprunts.

77. Vu la perte permanente de cargaison causée par la cessation d'exploitations minières dans les régions qu'elle dessert, et vu la concurrence sans cesse croissante de la part de camions qui font le service entre Edmonton et Yellowknife, la compagnie éprouve des difficultés considérables à élaborer un programme à long terme relativement à son exploitation dans cette région. A l'appendice L on trouvera son bilan au 31 décembre 1960, ainsi que les états connexes des recettes, dépenses et de l'excédent.

Voilà la fin de ce mémoire proprement dit, au cours duquel j'ai souvent mentionné les appendices, qui sont assez longs, et je vous demanderai si vous désirez que je les lise au complet en ce moment.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, si nous ne siégeons pas cet après-midi, je proposerais que nous admettions que ces appendices aient été lus. Ceux qui y sont intéressés auraient alors l'occasion de les lire. S'il n'existe aucune question sur ce sujet, je ne vois pas pourquoi nous siégerions durant une autre heure.

Le PRÉSIDENT: Il nous reste encore douze minutes, et, après avoir entendu cet important mémoire, certains membres du Comité désireront peut-être poser d'importantes questions à M. Gilchrist.

Le Comité désire-t-il que nous ne siégeons pas cet après-midi et que ces appendices soient imprimés au compte rendu, tout comme s'ils avaient été lus?

(Assentiment.)

APPENDICE A

Commission de l'énergie atomique des États-Unis
Communiqué de presse du 24 novembre 1958

Commission de l'énergie atomique des États-Unis
Washington 25, D.C.

Commission de l'énergie atomique des États-Unis: Avis est par les présentes donné d'une modification apportée au programme domestique de 1962-1966 relatif à l'obtention de concentrés d'uranium.

1. Le 24 mai 1956, la Commission de l'énergie atomique a annoncé qu'elle garantirait l'achat de U_3O_8 en concentrés produits et livrés au cours de la période s'étendant du 1^{er} avril 1962 au 31 décembre 1966. La Commission honorera l'engagement qu'elle a contracté le 24 mai 1956 relativement aux réserves de minerais exploités avant cette date, conformément à l'annonce du 24 mai 1956, en négociant l'achat de quantités appropriées de concentrés dérivés de pareilles réserves de minerai durant la période 1962-1966. Ces achats s'effectueront au prix antérieurement établi de \$8.00 la livre de U_3O_8 sous forme de concentré acceptable.

2. En émettant cette annonce, la Commission de l'énergie atomique annule pour l'avenir le programme d'achat de concentrés qu'elle a annoncé le 24 mai 1956. En ce qui concerne les nouvelles réserves de minerai exploitées après cette date, la Commission conclura, en vue de l'achat de concentrés qui seront requis, des contrats aux termes, conditions et prix que la Commission pourra établir de temps à autre. Les programmes futurs tiendront compte des approvisionnements disponibles des réserves de minerai domestiques, de la nécessité de pratiquer des travaux d'exploration et d'exploitation, du maintien de l'industrie domestique de l'uranium, ainsi que d'autres facteurs qui peuvent importer au programme de l'énergie atomique.

3. Cette modification aura pour effet de procurer à l'industrie domestique de l'uranium, au cours de la période 1962-1966, un marché important et continu à l'égard de concentrés dérivés de réserves de minerai actuellement exploitées, tout en prévenant la surproduction.

4. En vertu de ce programme révisé, la Commission, au cours de la période 1962-1966, limitera comme il suit ses achats domestiques de concentrés d'uranium en provenance de réserves de minerai actuellement exploitées:

- a) Contrats de broyage actuels;
- b) Extension des présents contrats de broyage dans la mesure où la Commission décide que les moyens de broyage sont requis pour subvenir à l'exploitation minière actuelle et aux réserves de minerai mises à jour;
- c) Nouveaux contrats de broyage ou modifications aux contrats actuels qui peuvent être exécutés conformément à l'annonce que la Commission a faite le 2 avril 1958, relativement à l'expansion restreinte du programme domestique d'approvisionnement en uranium;
- d) Nouveaux contrats de broyage ou modifications aux contrats qui peuvent être négociés en vue de l'achat, au cours de la période 1962-1966, de quantités appropriées de concentrés en provenance de réserves de minerai exploitées entre le 1^{er} novembre 1957 et la date du présent document.

5. La mesure qui est prise aujourd'hui a pour objet de prévenir une grave surproduction que pourrait provoquer un programme d'achat illimité

advenant de nouvelles découvertes d'uranium très importantes. Par cette mesure, la Commission reconnaît qu'il est nécessaire de restreindre de façon définie les livraisons annuelles de concentrés, et en même temps, elle accorde juste traitement à ceux qui ont déjà exploité des réserves de minerai conformément à l'annonce que la Commission a faite en 1956. Protection sera accordée aux mineurs indépendants en intégrant à tous les nouveaux contrats de broyage et en étendant à tous les contrats de broyage actuels des dispositions destinées à procurer aux propriétaires miniers indépendants une juste part des moyens de broyage disponibles.

6. La mesure que nous adoptons aujourd'hui n'est pas occasionnée par une réduction possible de la quantité d'uranium dont aura besoin la Commission, ou qui pourra être requise pour fins d'énergie atomique commerciale. Cependant, dans l'intérêt de l'industrie et du gouvernement, il importe d'équilibrer raisonnablement la production et la demande de l'uranium.

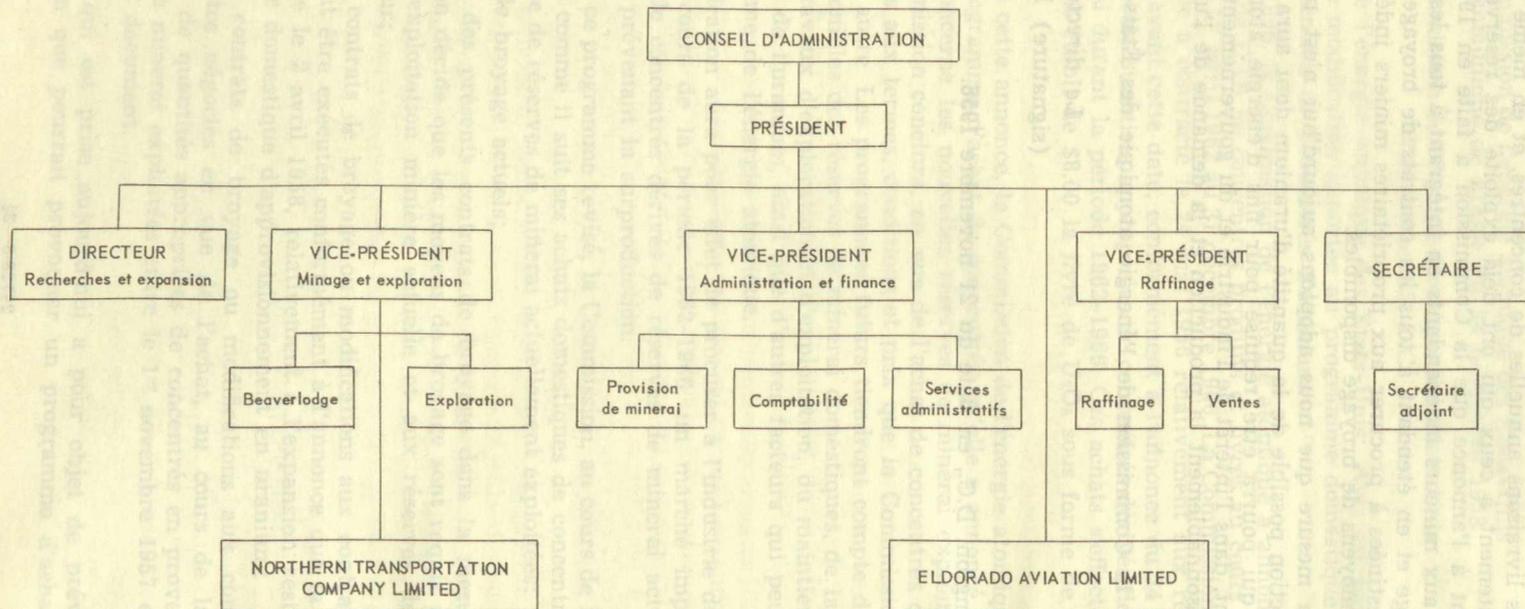
Pour la Commission de l'énergie atomique des États-Unis:

Le directeur général,

(signature) Paul F. Foster.

A Washington, D.C., en date du 21 novembre 1958.

ELDORADO MINING AND REFINING LIMITED
TABLEAU D'ORGANISATION



APPENDICE C

Raffinerie de Port Hope

Historique

Le raffinage des minerais de pechblende a commencé à l'emplacement actuel à Port Hope en 1935. Jusqu'au mois d'août 1952, le matériel d'alimentation consistait uniquement de concentrés de gravité produits à Port Uranium, dans les territoires du Nord-Ouest. En mai 1952, le rendement de Port Uranium a été accru par la production d'un précipité acide filtré, et ces deux produits ont été les seuls à alimenter la raffinerie jusqu'en 1955, lorsque cette méthode a été entièrement rénovée par l'installation d'un procédé moderne d'extraction de dissolvants.

À l'origine, la raffinerie de Port Hope avait été établie en vue de produire du radium, et de l'uranium comme sous-produit. Cependant, en 1941, de nouveaux développements s'étant produits dans le domaine de l'énergie atomique, la production de l'uranium est devenue la plus importante, et celle du radium a assumé un rôle secondaire. En 1948, l'extraction et la production du radium à compter des minerais ont été abandonnées, en partie par suite des frais plus élevés dus à la qualité inférieure des matériaux d'alimentation, et en partie à cause de la diminution des marchés provoquée par l'introduction d'isotopes radioactifs.

Le principal procédé employé dans la production de l'uranium consiste en un traitement conjugué métallurgique et chimique trempe, lequel, sauf quelques améliorations et raffinements, est demeuré essentiellement le même depuis 1935 jusqu'au renouvellement complet effectué en 1955. Le produit définitif fut un oxyde d'uranium noir (U_3O_8), d'une teneur d'environ 96 p. 100. La totalité de la production était expédiée à la Commission de l'énergie atomique des États-Unis pour plus ample purification avant son utilisation dans les diverses installations d'énergie atomique.

À la suite de travaux de recherche, effectués au cours de plusieurs années, on a mis au point des techniques nouvelles et améliorées pour l'extraction de l'uranium, lesquelles utilisaient des dissolvants choisis. Non seulement ce procédé par dissolvant était moins coûteux, mais il fournissait également un produit définitif d'une qualité suffisamment élevée pour qu'il soit subséquemment utilisé directement au cours d'opérations nucléaires sans qu'il soit nécessaire de le purifier davantage.

Pour les raisons susmentionnées, il a été décidé d'installer à Port Hope un procédé entièrement nouveau d'extraction par dissolvants. Non seulement cette nouvelle installation permettait de fournir un produit plus pur, à un prix inférieur, et d'assurer un plus haut degré de récupération, mais elle a également permis de quintupler la production, ce qui équivalait presque à l'augmentation de la production d'uranium que l'on espérait obtenir des régions nouvellement exploitées au Canada.

La conversion de la raffinerie a été terminée en juin 1955, et, à compter de cette date, la production destinée à la Commission de l'énergie atomique des États-Unis, avec laquelle *Eldorado* avait conclu un contrat de raffinage, a revêtu la forme d'oxyde orange purifié de catégorie nucléaire (UO_3).

En 1956, il a été décidé d'étendre les opérations de raffinage en détournant, en quantités suffisantes pour subvenir aux besoins du Canada, une partie de l'oxyde orange produite par l'extraction au moyen de dissolvants, afin de produire du métal d'uranium de catégorie nucléaire. La production de métal comportait également celle de deux produits intermédiaires: le dioxyde d'uranium (UO_2), ou oxyde brun, et le tétrafluore d'uranium (UF_4), ou sel vert.

Des études indiquent qu'il a été possible de tirer certains avantages dans le domaine de la fabrication et de l'économie en utilisant un équipement genre de lit à réacteur mobile, plutôt que les réacteurs à vis conventionnels horizontaux alors employés dans les établissements des États-Unis. Afin de démontrer définitivement les avantages indiqués, des procédés ont été établis dans des usines-pilotes et mis en service à la fin de l'année 1957. Les travaux de développement avec les réacteurs à lit mobile sur l'échelle pilote ont été heureux, et des plans ont été élaborés en vue de procéder à la conception des moyens de production, laquelle est entrée en marche à la fin de l'année 1958.

La production, d'après devis, du sel vert à même l'équipement de l'usine-pilote a suffi, au cours des derniers mois de 1957 et durant les premiers mois de 1958, à la fabrication du métal requis au cours de l'année 1958. Par conséquent, dans l'usine à métal, des installations de production ont été mises au point et construites en même temps que procédaient les travaux relatifs à l'usine-pilote à réacteur à lit mobile. La construction de l'usine à métal a été terminée au mois de février 1958, et le premier métal d'uranium fabriqué au Canada sur une échelle commerciale a été produit au mois d'avril 1958.

I. Opérations relatives aux substances d'alimentation

II. Opérations relatives à l'extraction par dissolvants

III. Opérations relatives au sel vert

IV. Opérations relatives au métal

V. Opérations relatives aux services

I. OPÉRATIONS RELATIVES AUX SUBSTANCES D'ALIMENTATION

Les concentrés de gravité produits à Port Uranium étaient originairement expédiés en sacs de jute garnis d'une doublure intérieure, par la Northern Transportation Company, jusqu'à Waterways, et de là à Port Hope par rail. A cause de la brève saison de navigation, les stocks accumulés étaient expédiés par eau durant les mois d'été et atteignaient la raffinerie l'année suivante. Depuis janvier 1958, on utilise des tonneaux en acier.

Les précipités sont expédiés par avion dans des tonneaux en acier à partir de la région de Beaverlodge jusqu'à la tête de la ligne du chemin de fer. Les précipités produits dans la région de Blind River sont transportés directement à Port Hope par rail.

Les concentrés de gravité, qui sont encore expédiés à la raffinerie en provenance des stocks, sont de dimensions variant jusqu'à $\frac{1}{2}$ pouce et sont réduits à un diamètre de moins 40 avant d'être introduits dans le circuit de la raffinerie. La réduction est effectuée à l'état sec au moyen d'un train de serpentage. Tous les précipités sont utilisés directement sans traitement supplémentaire.

Les tonneaux employés pour le transport des précipités revêtent une couleur particulière qui indique l'identité du producteur. Les tonneaux vides sont retournés en voiturées, ou si le producteur l'exige, ils sont expédiés à des pourvoyeurs de matières premières de l'Est du Canada où ils servent au transport de produits chimiques. Ces tonneaux peuvent être utilisés maintes fois avant qu'ils ne se détériorent et ne soient jetés au rebut.

Pesage, échantillonnage et responsabilité à l'égard de l'uranium

Les contrats conclus avec la Commission de l'énergie atomique des États-Unis stipulent que la raffinerie de Port Hope constitue l'agence officielle chargée de peser et d'échantillonner les substances d'alimentation.

Chaque producteur doit identifier sa production au moyen d'un chiffre d'expédition convenu, du numéro du tonneau et indiquer les poids bruts et à vide.

Lorsque les wagons parviennent à la voie d'évitement de la raffinerie, ils sont déchargés au moyen de chariots élévateurs à fourche et les tonneaux sont placés sur une convoyeuse à rouleaux. Le chiffre d'expédition, le numéro du tonneau, ainsi que les poids bruts et à vide, marqués sur les tonneaux, sont inscrits dans un registre. Les tonneaux sont ensuite acheminés vers la bascule officielle, et le poids de l'Eldorado est inscrit. De la bascule, les tonneaux sont transportés à un échantillonneur automatique du type Auger qui prélève une carotte de $1\frac{1}{4}$ " du produit contenu dans le tonneau. Après que le procédé d'échantillonnage est terminé, les tonneaux sont placés sur des plateformes et transportés à l'entrepôt au moyen de chariots élévateurs à fourche.

L'échantillon provenant de chaque expédition est réduit au moyen d'un échantillonneur Vezin et de mélangeurs de laboratoire. L'échantillon final est placé dans quatre fioles en verre distinctes et scellées. Un échantillon est retenu à Port Hope, le deuxième est expédié au producteur, et les deux autres sont conservés en réserve.

Subséquentement, l'Eldorado et le producteur analysent l'échantillon d'uranium et se transmettent des données par poste recommandée. Si les analyses ne sont pas conformes aux normes spécifiées, un échantillon de réserve est expédié au Service de l'extraction de la métallurgie du ministère des Mines et des Relevés techniques, pour décision arbitrale. Des méthodes indiquées dans le contrat, on s'entend sur un procédé d'analyse qui sert à établir la responsabilité officielle.

Les producteurs sont officiellement avertis du poids et du contenu en uranium de chaque expédition.

Dans le cas de concentrés de gravité, les tonneaux sont pesés et un échantillon est prélevé en faisant circuler les produits dans un échantillonneur Denver-Snyder. L'échantillon est subséquentement réduit, et le même procédé est appliqué lorsque les analyses sont échangées et qu'est établie la responsabilité officielle.

S'il le désire, tout producteur peut se faire représenter lorsque ont lieu le pesage et l'échantillonnage.

II. OPÉRATIONS RELATIVES À L'EXTRACTION PAR DISSOLVANTS

Préparation de l'alimentation

Afin que la raffinerie obtienne un approvisionnement uniforme, les concentrés de gravité et les divers précipités sont mélangés à l'état sec.

Afin de former une charge précalculée, les tonneaux sont transportés de l'entrepôt jusqu'à la hotte de déversement, et le produit est convoyé à l'un de trois mélangeurs. Après mélange adéquat, le produit sec est transporté au moyen d'élévateurs à godets et de convoyeurs à vis sans fin jusqu'au système de digestion.

Toutes les hottes et mélangeurs sont munis d'un système de tirage d'air, fixé à l'équipement, et qui recueille les poussières, afin d'amoinrir les pertes et les dangers d'ingestion. Les produits ainsi recueillis sont automatiquement retournés aux mélangeurs.

Digestion

Au moyen d'un alimentateur automatique, le produit sec est continuellement transmis à des marmites en acier inoxydable. De l'acide nitrique et de l'eau sont ajoutés simultanément, et le produit est digéré, tandis qu'agité au moyen d'un procédé de cascades. Au cours de cette opération, l'uranium et les autres composés acides solubles sont absorbés en solution sous forme de nitrates. Les éléments acides insolubles demeurent en suspension sous forme de boue.

Du circuit de digestion, la boue est pompée à la zone d'extraction de dissolvants.

Extraction par dissolvants

Le principe de l'extraction par dissolvants est fondé sur le fait que certains dissolvants extraient, par sélection, l'uranium d'une solution aqueuse. L'uranium ainsi extrait peut être retiré sous une forme hautement purifiée jusqu'à une phase aqueuse par l'utilisation de grandes quantités d'eau désionisée.

A Port Hope, l'extraction par dissolvants est effectuée en trois stades au cours desquels on utilise trois manomètres distincts. Chaque manomètre est muni de plaques d'acier inoxydable, et la pression est transmise au moyen d'un générateur de pression du genre soufflet. Cette opération est fondée sur le principe que la pression est utilisée pour mêler intimement le dissolvant et la boue (phase aqueuse) au moyen d'un contact de courant contraire à travers les plaques.

La boue qui contient de l'uranium entre à la partie supérieure du premier manomètre d'extraction, tandis que le dissolvant, qui dans ce cas est un mélange homogène de phosphate de tributyl et de kérosène, pénètre au bas du manomètre. Par suite de la différence dans la gravité spécifique, le dissolvant remonte le manomètre, tandis que la boue s'écoule vers le bas.

Ce mélange intime à l'intérieur de la colonne fait passer dans la phase dissolvante l'uranium et quelques impuretés tandis que les acides insolubles et la majorité des impuretés sont retenus dans la phase aqueuse. En atteignant le fond de la colonne, la boue a été presque complètement débarrassée d'uranium et elle est acheminée au moyen de pompes vers la zone de récupération de l'acide en vue de traitements additionnels. Le solvant, qui s'écoule par gravité du haut de la colonne, est saturé d'uranium contenant de minuscules quantités d'impuretés.

Le procédé suivant s'appelle l'épuration. Le solvant porteur d'uranium de la première colonne est dirigé vers la base de la seconde colonne pendant qu'on introduit de l'eau désionisée au sommet, pour le lavage. Pourvu que le volume d'eau soit faible et contrôlé, les impuretés et un peu d'uranium passent dans la phase aqueuse, qui est retirée du bas de la colonne et renvoyée au circuit de digestion pour entrer de nouveau dans la première colonne. Le solvant contenant l'uranium, maintenant débarrassé de ses impuretés, est dirigé vers le haut de la troisième colonne.

Dans la troisième colonne, l'uranium retourne à la phase aqueuse au contact de quantités considérables d'eau désionisée. Le solvant, maintenant séparé de l'uranium, est retourné à l'emmagasiner et est de nouveau prêt à servir au procédé d'extraction dans la première colonne. La phase aqueuse contenant de l'uranium sous forme de nitrate d'uranyle très pur est alors pompée vers la zone de concentration et de dénitrification.

Il est nécessaire de purifier constamment le solvant, à l'aide de cendre de soude, pour le débarrasser des produits de décomposition.

On produit l'eau désionisée en faisant passer de la vapeur condensée à travers des résines d'échange ionique.

Concentration et dénitrification

La phase aqueuse riche en uranium provenant de la troisième colonne est pompée vers un circuit d'évaporation en deux temps où l'eau est chassée et où la concentration de l'uranium en une solution de nitrate d'uranyle de forte densité est effectuée.

Le nitrate d'uranyle de concentration élevée est versé dans des marmites de dénitrification en quantités d'environ 200 gallons chacune. Des bobines électriques de résistance chauffent les marmites, le produit se trouvant en agitation constante. L'excès d'eau est d'abord chassé et, éventuellement, le

nitrate d'uranyle se transforme en trioxyde d'uranium (oxyde orangé) par décomposition thermique. Le cycle complet de dénitrification prend environ huit heures. Le produit final est une poudre dense de couleur orange qui est retirée de la marmite au moyen d'un transporteur pneumatique, passe dans un séparateur à cyclone et dans un pulvérisateur pour être ensuite versée dans un réservoir.

Tous les appareils-transporteurs de l'oxyde orangé sont munis de collecteurs de poussières qui renvoient les poussières recueillies au réservoir.

Emballage du produit

Le trioxyde d'uranium provenant du réservoir est versé dans des contenants en acier d'une capacité de cinq tonnes qui sont ensuite expédiés à la *United States Atomic Energy Commission*. L'oxyde destiné à la production du métal est versé dans des bidons doublés de résine d'une capacité de vingt-cinq gallons. Pendant le remplissage des contenants, une échantillonneuse à tarière, placée à la décharge du réservoir, prélève continuellement des échantillons. On pèse les contenants une fois remplis et les renseignements nécessaires (numéro du lot, numéro et poids du bidon, etc.) y sont inscrits.

La *United States Atomic Energy Commission* renvoie les bidons vides à Port Hope pour y servir de nouveau.

Des analyses des échantillons d'oxyde orangé sont faites et par l'*Eldorado* et par la *United States Atomic Energy Commission*. Si les résultats ne concordent pas dans des limites déterminées, le *National Bureau of Standards* agit comme arbitre.

L'oxyde orangé devant servir dans le domaine nucléaire doit posséder certaines caractéristiques précises. Les impuretés sont mesurées à la millionième partie et, pour l'analyse de quantités aussi faibles, on a recours à des méthodes spectrographiques. Le laboratoire de spectrographie de Port Hope effectue couramment ces analyses.

Récupération de l'acide

La boue aqueuse enlevée du fond de la première colonne d'extraction contient un surplus d'acide nitrique et des nitrates de métal dont on peut récupérer l'acide nitrique pour s'en servir de nouveau dans le procédé de digestion.

La boue aqueuse résiduaire de la première colonne est pompée dans des réservoirs de stockage et on y ajoute une petite quantité d'acide sulfurique qui régénère l'acide nitrique en s'attaquant aux nitrates de métal. On fait alors évaporer la solution sous vide et l'acide nitrique, auquel on ajoute de l'eau, est versé dans une colonne de distillation où se fait la concentration de l'acide. Par le bas de la colonne, on pompe dans le réservoir de l'acide nitrique d'une teneur d'environ 50 p. 100. Par le haut du concentrateur, on sort la vapeur d'eau, originellement mêlée à l'acide, et on la condense.

En plus de récupérer de l'acide de la boue, on recueille et on fait passer dans un absorbeur tous les gaz mis en liberté au cours de la digestion et de la décomposition thermique du nitrate d'uranyle. Ces gaz sont formés surtout des oxydes d'azote qui s'imbibent dans l'eau pour former de l'acide nitrique. L'absorbeur fonctionne d'après le principe d'une colonne à coupelle à bulles, les gaz étant introduits par le bas et l'eau par le haut. Par un contact intime avec l'eau, les gaz se transforment en acide nitrique et l'acide ainsi produit est pompé du bas de la colonne dans un réservoir.

L'acide contenu dans les déchets est récupéré dans une proportion de 80 p. 100 pour être employé de nouveau dans le circuit de digestion.

Élimination des résidus

La boue de raffinat dont on a extrait l'acide nitrique est neutralisée à la chaux pour en réduire l'excès d'acidité; le mélange est ensuite filtré.

Le filtrat (eau) est dirigé vers le lac; il satisfait à toutes les exigences relatives au déversement dans des eaux internationales.

Les solides provenant du filtrage, sous forme d'un tourteau, sont déposés dans un coffre. Le coffre est à son tour déchargé dans des camions à bascule et les résidus sont transportés à un endroit éloigné.

On prélève des échantillons à la fois des déchets aqueux et des résidus solides à des fins d'information. Il est intéressant de noter que la récupération de l'uranium dépasse 99.5 p. 100 quand on emploie le procédé d'extraction par solvant.

Oxyde de qualité céramique— UO_2

Au cours des trois dernières années, la société a fait des recherches relatives à la production du bioxyde d'uranium de qualité céramique et elle offre présentement un produit qui répond à la demande de pastilles solides de haute densité pour les réacteurs de puissance.

Le produit initial est du nitrate d'uranyle partiellement concentré qui est précipité à l'aide d'ammoniaque pour former du diuranate d'ammonium (A.D.U.).

Le diuranate d'ammonium est séché et subséquemment réduit en UO_2 au moyen de gaz hydrogène (ammoniaque pilée).

Les conditions dans lesquelles s'effectue la précipitation sont surveillées de près afin de régler la grosseur des particules et assurer un produit final de densité maximum.

Le cycle de réduction est également précis de manière à produire du UO_2 apte au pressage et au frittage dans des conditions données pour former des pastilles solides dont la densité variera de 10.3 à 10.5.

Du UO_2 de qualité céramique a été fourni pour le réacteur canadien NPD-2 et sera utilisé pour le réacteur CANDU de dimensions plus grandes qui est présentement en voie de création. Des envois ont aussi été faits vers les États-Unis, l'Europe et le Japon.

III. FABRICATION DU SEL VERT

Façonnage des pastilles

Pour obtenir une matière première pouvant être traitée dans des réacteurs à lit mobile, l'oxyde orangé (UO_3) que donnent les procédés d'extraction par solvant doit d'abord être façonné en pastilles. Pour ce faire, on ajoute une quantité déterminée d'eau à l'oxyde orangé en poudre de manière à former une pâte qui est répandue sur un tapis roulant de moulage à mouvement lent, fait de caoutchouc et dont la surface est empreinte de creux. L'eau et la pâte ou boue d'oxyde orangé remplissent les creux et, en peu de temps, le mélange forme un hydrate et «durcit» à peu près de la même façon que le fait le plâtre.

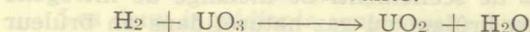
Le procédé de «durcissement» est accéléré par des serpentins de chauffage placés au-dessus du tapis roulant; au bout du tapis l'hydrate orangé s'est solidifié dans la forme des creux du tapis et les pastilles sont libérées et tombent sur un second tapis roulant de séchage. Les pastilles ont à peu près la forme d'un losange et mesurent environ $\frac{1}{2}$ po. le long de leur axe le plus long et environ $\frac{1}{4}$ de po. de largeur et $\frac{1}{4}$ de po. d'épaisseur.

Du tapis de séchage où elles sèchent et durcissent, les pastilles sont ensuite triées et celles qui sont trop fines sont enlevées, écrasées et renvoyées au départ du tapis roulant de moulage.

Les pastilles d'oxyde orangé non rejetées au triage sont alors prêtes pour le procédé suivant qui est la réduction à l'hydrogène.

Réduction à l'hydrogène

L'oxyde orangé réagit à une température d'environ 1000°F. et au contact d'un gaz hydrogène pour former de l'oxyde brun (UO₂) et de l'eau conformément à la réaction suivante:



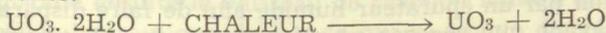
Cette transformation s'opère dans un réacteur à lit mobile. Le réacteur est en substance un vaisseau vertical fabriqué d'un alliage de résistance thermique et chimique qu'on appelle de l'inconel. Le réacteur est pourvu extérieurement de gaines de chauffage électrique dans le sens de la longueur et est isolé extérieurement pour conserver la chaleur. La fonction de l'outillage est de fournir un moyen efficace d'action par contact sur un solide qui peut s'écouler du haut en bas par la pesanteur tandis qu'un gaz réactif chaud est introduit à la base du réacteur et monte dans celui-ci en sens inverse au passage du solide.

Des tuyères appropriées se trouvent sur le côté, au bas et au haut du réacteur, pour faciliter l'écoulement du gaz. Des tiges de jointement se trouvent au haut et au bas de la colonne par laquelle les solides entrent dans le réacteur et en sortent. Ces tiges de jointement sont purgées au moyen d'un gaz inerte dont la pression est légèrement plus élevée que celle du réacteur afin d'empêcher l'air de s'échapper dans le réacteur et les gaz réactifs d'en sortir.

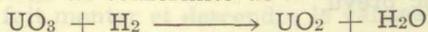
Les pastilles hydratées d'oxyde orangé sont hissées au haut du réacteur de réduction dans des contenants créés spécialement à cette fin. Le contenant rempli est joint au haut de la tige de jointement et est purgé à l'aide d'un gaz inerte, après quoi on laisse son contenu s'écouler par gravité dans le réacteur. Le rythme du mouvement des solides dans le réacteur est déterminé par le rythme auquel un alimentateur à vitesse variable enlève les solides au bas de l'appareil.

Dans la partie supérieure du réacteur, immédiatement au-dessous de la tige de jointement, les pastilles sont chauffées par les gaz chauds qui montent et l'eau qu'elles contiennent disparaît. La déshydratation est en outre favorisée par l'aspersion de vapeur surchauffée dans la partie inférieure de la section de déshydratation du réacteur.

La réaction de déshydratation qui se produit peut s'exprimer par la formule suivante:



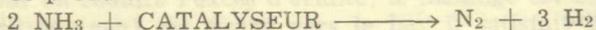
Plus bas dans la colonne, les pastilles déshydratées sont réchauffées par les gaines de chauffage qui entourent le réacteur et par les gaz chauds qui remontent. A une température variant de 1000° à 1250°F., l'oxyde orangé se transforme en oxyde brun par l'action de l'hydrogène que contient le gaz de réduction en conformité de la réaction suivante:



Le UO₂ est le produit final de la présente étape du procédé et les pastilles qui étaient d'un jaune brillant à leur entrée dans le réacteur sont d'un brun foncé au moment où elles en sortent.

Étant donné que la fabrication du gaz d'hydrogène pur coûte cher et que son prix d'achat est élevé, on emploie à sa place de l'ammoniaque dissociée qui donne des résultats tout aussi bons. L'ammoniaque dissociée, qui est en substance un mélange de 75 p. 100 par volume d'hydrogène et de 25 p. 100

par volume de nitrogène, se fabrique en faisant passer de l'ammoniaque anhydre en bouteille sur un catalyseur à une température élevée. La réaction suivante se produit:



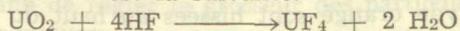
Même si le nitrogène est traditionnellement considéré comme le gaz inerte type, on peut aussi épargner en utilisant à sa place un mélange de nitrogène et de bioxyde de carbone à des fins de scellement. Ce mélange de nitrogène et de bioxyde de carbone s'obtient en brûlant du gaz naturel dans un brûleur spécial où il y a un léger manque d'air.

On pourrait aussi mentionner que ce gaz inerte s'emploie aussi à la fois dans le réacteur dont il s'agit ici et, comme gaz de refroidissement, dans le réacteur de fluoruration décrit ci-après. Des serpentins permettent de faire pénétrer le gaz par aspersion en divers points dans les réacteurs. Quand la température monte au-dessus d'un niveau souhaitable, on peut faire entrer le gaz par ces serpentins et ainsi réduire la température dans le réacteur.

Fluoruration

Dans un second réacteur à lit mobile, l'oxyde brun, qui est produit de la façon décrite plus haut, est transformé en tétrafluorure d'uranium ou sel vert. L'appareil employé est essentiellement le même que le réacteur à lit mobile qu'on utilise pour produire du UO_2 . Dans le présent cas, toutefois, la matière dont on alimente le réacteur consiste en des pastilles d'oxyde brun produites dans le premier réacteur tandis que le gaz réactif est du gaz d'acide fluorhydrique (HF) plutôt que de l'ammoniaque dissociée. Le produit qui résulte de l'opération, le tétrafluorure d'uranium, est d'un vert brillant.

La réaction est la suivante:



Cette réaction ne se produit pas avec autant de souplesse que l'opération de réduction par hydrogène et une surveillance très étroite doit s'exercer sur toutes les conditions de l'opération et en particulier sur les températures le long du réacteur. Si la température n'est pas maintenue dans des limites fort restreintes, des produits non conformes aux exigences peuvent en résulter ou le réacteur peut se boucher ou se bloquer par suite de surchauffage.

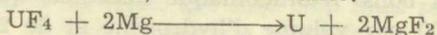
Pourvu qu'il y ait surveillance étroite, la transformation en UF_4 dans une proportion supérieure à 97 p. 100 peut s'effectuer d'une façon continue.

Le gaz HF étant un composé chimique extrêmement corrosif et par conséquent dangereux, il faut prendre des précautions spéciales pour la manutention et les appareils dans lesquels il doit servir doivent répondre à des conditions particulières. On fait donc passer les gaz subsidiaires provenant du réacteur de fluoruration par un épurateur humide afin de faire disparaître tout gaz HF non atteint avant que ces gaz ne s'échappent dans l'atmosphère. Le HF dissous dans l'eau d'épuration est ensuite neutralisé à l'ammoniaque.

La production du UO_2 et celle du UF_4 sont essentiellement des procédés secs et, en conséquence, le contrôle de la poussière constitue un aspect important de ces opérations tant du point de vue de la santé que pour empêcher la perte d'un produit de grande valeur. Un système efficace d'enlèvement et de récupération des poussières est donc prévu.

IV. FABRICATION DU MÉTAL

Le métal d'uranium est fabriqué à Port Hope par la réduction du tétrafluorure d'uranium ou sel vert par le métal de magnésium. La réaction chimique, qui se rapproche de la réaction que produit le mélange d'aluminium en poudre avec de l'oxyde de fer utilisé dans certaines méthodes de soudure et en tant que matériel incendiaire, est la suivante:



Préparation de la charge

Le sel vert (UF_4) arrive de la fabrique de sel vert en bidons et sous forme de pastilles. Tout d'abord, on le pulvérise; ensuite, on met de côté après l'avoir soigneusement pesée une quantité suffisante pour la préparation d'une charge ou cuite. La quantité de métal de magnésium requise pour la charge est ensuite calculée et pesée.

Les deux ingrédients sont ensuite hissés dans des bidons et déversés dans un malaxeur à deux cônes où ils sont parfaitement mêlés.

Préparation du vaisseau de réaction

Le vaisseau de réaction utilisé est fait d'acier doux et est de forme cylindrique, la partie supérieure étant plus large que la partie inférieure. La forme et les dimensions approximatives du vaisseau sont indiquées dans le tracé reproduit à la page suivante.

La réaction se produisant à une température élevée du même ordre que le point de fusion de l'acier, le vaisseau doit d'abord être doublé d'une substance réfractaire. Pour le revêtement intérieur, on utilise les scories provenant de cuites précédentes qui ont été broyées à une finesse appropriée. Ces scories utilisées comme matériau de revêtement se composent essentiellement de fluorure de magnésium.

On place un mandrin dans le vaisseau de réaction puis on installe le vaisseau ainsi que le mandrin qu'il contient sur une machine à secouer. On accroche un couloir d'alimentation au haut du vaisseau pour faire entrer le matériau de revêtement dans l'espace vide en forme de couronne qui se trouve entre le mandrin et la paroi du vaisseau de réaction. La machine à secouer, mue par air comprimé, fait monter et descendre le vaisseau de réaction au cours du remplissage et la poudre de revêtement est fermement tassée en place.

Une fois le remplissage terminé, on enlève le vaisseau de sur la machine à secouer et, avec précaution, on sort le mandrin. Le revêtement, qui est maintenant exposé, est très solide et se tient par lui-même. Ce revêtement, dont l'épaisseur varie de $1\frac{1}{2}$ po. à 3 po., est plus épais dans le bas que dans le haut.

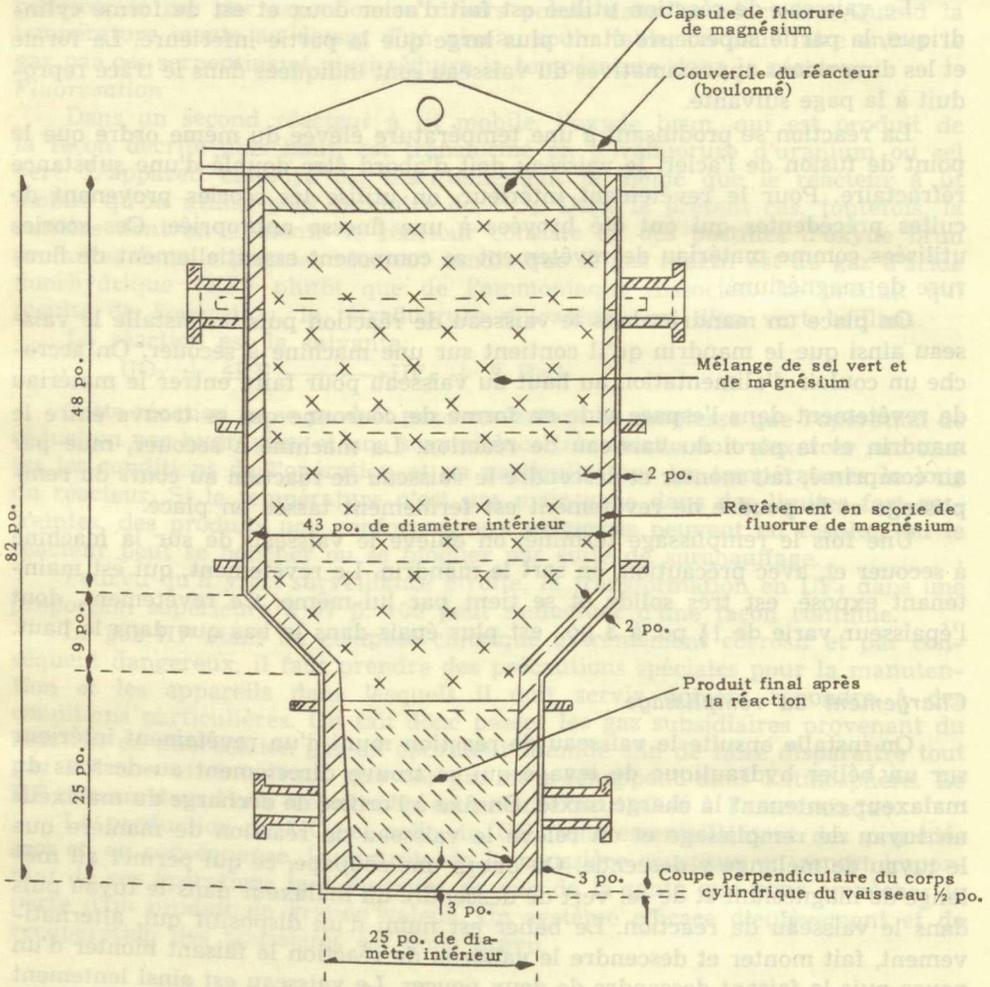
Chargement ou remplissage

On installe ensuite le vaisseau de réaction muni d'un revêtement intérieur sur un bélier hydraulique de levage qui se trouve directement au-dessous du malaxeur contenant la charge mixte. On fixe à l'orifice de décharge du malaxeur un tuyau de remplissage et on relève le vaisseau de réaction de manière que le tuyau de mélange y descende. On ouvre une soupape, ce qui permet au mélange de magnésium et de sel vert de descendre du malaxeur dans le tuyau puis dans le vaisseau de réaction. Le bélier est muni d'un dispositif qui, alternativement, fait monter et descendre le vaisseau de réaction le faisant monter d'un pouce puis le faisant descendre de deux pouces. Le vaisseau est ainsi lentement descendu et le mouvement ascendant et descendant tend à consolider ou tasser la charge qui continue d'y entrer.

Quand toute la charge a été déposée dans le vaisseau de réaction, on la tasse davantage manuellement à l'aide de longues tiges. On presse ensuite sur la charge une capsule du même matériau que le revêtement. L'épaisseur de la capsule est d'environ 4 pouces. Le couvercle en acier du vaisseau est ensuite boulonné sur celui-ci et la charge est prête pour la cuite.

COUPE PERPENDICULAIRE DU VASSEAU DE RÉACTION UTILISÉ
POUR LA PRÉPARATION DU MÉTAL D'URANIUM

Tel qu'il apparaît lorsqu'il est prêt pour la cuite —
toutes les dimensions sont approximatives



Cuite

On place ensuite le vaisseau de réaction chargé dans un four chauffé au gaz. Ce four est de forme cylindrique et le vaisseau y est introduit par le bas à l'aide d'un bélier hydraulique. La prise de chaleur est contrôlée par la température de surface à l'extérieur du vaisseau de réaction et est mesurée par plusieurs thermo-couples. La température de surface est maintenue à 1200°F. environ. La réaction se produit après de onze à quatorze heures de chauffage et est très rapide, ne durant que quelques secondes. Une grande quantité de chaleur se répand au moment de la réaction et le métal d'uranium produit est dans un état de fusion tout comme le fluorure de magnésium.

L'uranium étant un métal très dense dont le poids spécifique dépasse 18.5, il s'écoule dans la petite section au bas du vaisseau de réaction tandis que le fluorure de magnésium plus léger flotte au-dessus formant une couche de scories.

Après plusieurs heures au cours desquelles le métal d'uranium et la couche de scories de fluorure de magnésium se solidifient, on transporte le vaisseau de réaction dans une chambre de refroidissement où on le laisse refroidir pendant trois jours environ.

Vidage

Après le refroidissement, on enlève le couvercle du vaisseau de réaction et, à l'aide d'une grue roulante aérienne, on vide le vaisseau sur une grille à barreaux dont les orifices sont de cinq pouces environ. Les scories et le revêtement en sortent les premiers et sont mis en morceaux pour passer à travers la grille. Les scories, d'une couleur allant du blanc au gris et ressemblant à de la pierre à chaux, en sortent par gros morceaux qu'on brise facilement à l'aide de marteaux à main. Les scories et les morceaux du revêtement sont écrasés et broyés pour servir de matériau de revêtement lors de cuites subséquentes.

Le métal d'uranium demeure sur la grille sous la forme d'un cylindre solide d'environ 18 pouces de diamètre et 20 pouces de hauteur. On le transporte à un tour pour usinage.

Usinage

A sa sortie du vaisseau de réaction, le lingot brut a une surface assez rugueuse dans laquelle beaucoup de scories peuvent s'être logées, particulièrement dans la partie supérieure. A vrai dire, il arrive que les scories et le métal ne se séparent pas nettement au cours de la cuite et il faut enlever à la scie la partie supérieure jusqu'au métal net avant l'usinage.

L'usinage du lingot se fait dans un tour vertical ordinaire, les côtés, le haut et le bas du lingot étant usinés jusqu'à ce que tous les défauts ou imperfections de surface aient disparu.

Dans une proportion de 80 p. 100, l'uranium contenu dans le sel vert est récupéré dans le lingot usiné sous forme de métal d'uranium. Le reste est récupéré de la tournure et des scories et est recyclé aux opérations d'extraction par solvant.

Le lingot usiné est le produit final des opérations de fabrication de métal d'uranium de l'*Eldorado* à Port Hope.

Transformation subséquente du métal

Les lingots usinés sont expédiés à la *Sorel Industries Limited*, près de Montréal, pour y être forgés et laminés en tiges ou en plats selon les besoins. Ces tiges et plats sont ensuite expédiés à la *AMF Atomics (Canada) Limited*, à Port Hope, pour la fabrication définitive d'éléments combustibles ouverts devant servir dans les réacteurs de Chalk River.

Une autre méthode qu'on peut employer pour produire des lingotines consiste à faire fondre le lingot brut ou usiné dans un four sous vide. On verse ensuite le métal en fusion dans des moules en graphite du diamètre désiré. Les lingotines peuvent servir pour alimenter les usines de laminage. En réponse à des demandes spéciales, on peut mouler et usiner des lingotines de faible diamètre qui seront employées directement comme éléments combustibles.

Chalk River reçoit des éléments combustibles résultant à la fois du forgeage et du moulage.

V. SERVICES

Service du contrôle des procédés

Ce service est responsable de tous les échantillonnages ainsi que des études des procédés utilisés dans le raffinage.

Tous les échantillons de l'usine sont recueillis et préparés pour fins d'analyse par les laboratoires du service de contrôle. Ce service établit aussi des dossiers sur les résultats obtenus et fait part de ces résultats aux intéressés. Les méthodes d'échantillonnage ainsi que la fréquence du prélèvement d'échantillons sont aussi de son ressort.

Le service compte un personnel technique composé de trois ingénieurs et, en plus d'exercer une surveillance de routine sur la marche des opérations, il effectue aussi des études détaillées des procédés chaque fois que des difficultés techniques se présentent au cours des opérations de la raffinerie.

Laboratoires d'analyses

Les laboratoires d'analyses dont le personnel comprend six chimistes et plus de vingt techniciens effectuent toutes les analyses ordinaires et spéciales qu'exige l'exploitation de la raffinerie. On y emploie une grande variété de procédés d'analyse et on y trouve l'outillage requis pour les analyses de précision qu'exige les travaux du domaine nucléaire.

Ce service s'occupe aussi de recherches analytiques et autres.

Constructions mécaniques et entretien

La responsabilité de l'entretien ordinaire de l'outillage de la raffinerie incombe au service des constructions mécaniques. Une équipe composée de quelque quarante artisans, y compris des électriciens, des menuisiers, des soudeurs, des tuyauteurs, des machinistes, des mécaniciens-ajusteurs, des peintres, des tôliers et des mécaniciens d'instruments, s'occupe de ce travail.

En outre, le service des constructions mécaniques, qui compte trois ingénieurs, prépare et effectue tous les changements ou modifications à apporter à l'outillage.

Services de ville

L'eau d'usage domestique provient de la ville de Port Hope. Cependant, c'est à des fins de refroidissement qu'on utilise le plus d'eau au cours des opérations et l'eau destinée à ces fins est pompée du lac Ontario au moyen de pompes à puits profonds à un rythme de 750 gallons à la minute.

L'électricité est fournie par la Commission hydro-électrique de Port Hope par l'entremise de deux sous-centrales dont l'une est d'une tension primaire de 44 kv. et l'autre de 4.2 kv. La puissance totale des deux sous-centrales est de 3,450 kva. Le voltage ordinaire qu'on utilise (autre que pour l'éclairage et des appareils légers pour lesquels on emploie 220/110 volts) est de 550 v.

Les besoins en vapeur tant pour les opérations que pour le chauffage atteignent environ 40,000 livres l'heure pendant les mois froids. En juillet

1960, l'usine d'énergie, auparavant chauffée au charbon, a été transformée de manière à brûler du gaz naturel et du charbon. Le gaz naturel provient du pipeline de la *Lakeland Gas Company*. D'après le contrat, l'approvisionnement en gaz peut être interrompu et on conserve un petit stock de charbon pour parer à ces interruptions du gaz.

Service de protection

Un coordonnateur des mesures de protection travaillant à plein temps veille sur la santé et la protection de tous les employés. Un médecin de l'endroit, au service de la raffinerie depuis son ouverture en 1935, passe deux heures à l'usine chaque jour. Il y a une salle de premiers soins où une infirmière est de service le jour. Les employés sont soumis à un examen médical complet, y compris une radiographie, chaque année, ou plus souvent au besoin. Un programme d'examen réguliers d'urine permet de contrôler l'ingestion d'uranium.

On fournit aux employés des salopettes et autres vêtements de travail qui sont lavées à la buanderie de la compagnie. Les employés sont tenus de changer complètement de vêtements et de prendre une douche chaque jour.

En outre, les employés reçoivent des lunettes pour se protéger les yeux, des masques contre la poussière, là où il peut exister des dangers d'empoisonnement, de même que d'autres appareils de protection au besoin.

Des réunions relatives à la protection ont lieu régulièrement et on effectue également des enquêtes à ce sujet. On peut dire que, de façon générale, notre dossier sous le présent rapport est supérieur à la moyenne pour les industries chimiques. De fait, au cours de 1960, on n'a enregistré aucun accident occasionnant une perte de temps.

Grâce à la collaboration de la Croix-Rouge canadienne, tous les employés ont subi des examens du sang et ont reçu des cartes indiquant le groupe sanguin auquel ils appartiennent. Ces renseignements seraient sans doute d'une grande utilité en cas d'urgence. La plupart des membres du personnel de surveillance ont appris à donner les premiers soins et détiennent un certificat de la Croix-Rouge.

Sécurité

Des gardes assurent la sécurité. En plus d'effectuer des patrouilles, cette section s'occupe aussi d'examiner les demandes d'emploi et de scruter les antécédents des nouveaux employés. On a établi des règlements généraux touchant la sécurité dont l'exécution est confiée à l'officier de la sécurité

STIMULATION DES VENTES

Avant 1958, la vente de l'uranium en dehors du pays à d'autres qu'à la *United States Atomic Energy Commission* et à la *United Kingdom Atomic Energy Authority* était restreinte par des engagements contractuels. Cependant, en raison de la surproduction de l'uranium et de la nouvelle négociation des contrats avec la commission qui en est résultée, il a été possible d'offrir de l'uranium sur le marché mondial, sous la seule réserve des règlements des accords bilatéraux et de la Loi sur le contrôle de l'énergie atomique.

Pour faire connaître la compagnie et ses produits à des acheteurs étrangers éventuels, la société a décidé que le moyen le plus pratique serait de participer à des expositions étrangères et internationales appropriées. A cette fin, elle a préparé des objets et des informations et, jusqu'ici, elle a fait des envois aux expositions suivantes:

1. Deuxième conférence mondiale sur les emplois pacifiques de l'énergie atomique—
Genève, Suisse septembre 1958

2. Exposition internationale d'échantillons—
Milan, Italie du 12 au 27 avril 1959
3. Exposition industrielle allemande—Hanovre,
Allemagne du 26 avril au 5 mai 1959
4. Exposition atomique—Cleveland (Ohio) .. du 4 au 7 avril 1959
5. Exposition internationale de Tokyo—Tokyo,
Japon du 5 au 22 mai 1959
6. Rassegna Internazionale Elettronica Nu-
cleare E. Della Cinematografia—Rome,
Italie du 5 juin au 6 juillet 1959
7. Exposition St. Eriks—Stockholm, Suède .. du 2 au 13 septembre 1959
8. Exposition nationale des métaux—Chicago
(Illinois) du 2 au 6 novembre 1959
9. Exposition atomique—New York (N.Y.) .. du 4 au 7 avril 1960
10. Exposition nationale des métaux—Philadel-
phie (Penn.) du 17 au 21 octobre 1960

Dans tous les cas, des techniciens qualifiés et des interprètes (au besoin) étaient présents pour expliquer les différents produits et les diverses phases de la production et du contrôle ainsi que les questions d'ordre général intéressant l'uranium.

Au cours de chaque exposition, des membres du personnel supérieur ont organisé des réunions avec le personnel de l'industrie de l'énergie atomique et ont visité les installations et les réacteurs afin de se familiariser avec le programme et le personnel du pays en cause et aussi de faire connaître les produits et les réalisations de l'*Eldorado*.

La participation aux expositions, dont les grandes lignes ont été données plus haut, a permis une connaissance réciproque et a fait naître chez plusieurs compagnies le désir d'agir à titre d'agents de l'*Eldorado*. Après une étude soignée de ces compagnies, l'*Eldorado* a choisi comme agents les suivantes:

- | | |
|-----------------------------|---|
| Italie | Societa' Lombarda Di Televisione—Milan,
Italie. |
| Europe (sauf l'Italie) | N.V. Internationale Ertshandel «Wambersie»
(<i>International Ore Trading Company</i>)—
Rotterdam, Hollande. |
| Japon | Marubeni-Iida Company Limited—Osaka
(Tokyo), Japon. |

Après avoir choisi des agents, l'*Eldorado* a décidé de stimuler les ventes et d'établir et de maintenir des contacts avec l'industrie par l'entremise de ces agents, et la participation aux expositions se limite maintenant à celles qui portent directement sur l'énergie atomique ou les industries connexes. La pratique s'est répandue d'organiser des voyages de vente à travers l'Europe et le Japon par l'entremise des agents. Les préparatifs sont faits longtemps à l'avance et un itinéraire et un programme de réunions et de visites, dont les grandes lignes ont été arrêtées, sont suivis. Ces visites ont eu un succès remarquable et on a établi de nombreux contacts aux échelons supérieurs tant de l'industrie que du gouvernement. Lorsque la chose est possible, les ambassades du Canada ou les bureaux du gouvernement canadien sont prévenus d'avance et la compagnie a obtenu de nombreux renseignements et une aide précieuse des attachés commerciaux et autres membres du personnel de ces services.

Conformément à une politique générale de bonne entente, l'*Eldorado* invite les représentants du gouvernement et de l'industrie de l'énergie atomique à visiter sa raffinerie et, en conséquence, elle a reçu un grand nombre de visiteurs étrangers.

Jusqu'ici la publicité s'est bornée à la publication de catalogues et de brochures de sociétés et elle n'a collaboré que d'une façon restreinte aux revues susceptibles d'intéresser les entreprises commerciales. Règle générale, on estime qu'il faut s'en tenir à une publicité commerciale restreinte, mais le produit appartient à un domaine tellement spécialisé et tellement technique que le contact direct est essentiel.

La division des ventes a ses bureaux sur les lieux de l'affinage à Port Hope et elle est dirigée par le vice-président de l'affinerie assisté de son personnel technique, qui peut, si la chose est nécessaire, participer à des discussions d'ordre technique et à des foires, faire des voyages en vue de la vente et de la publicité.

APPENDICE E

Recherches et mise au point

En 1944, lorsque le gouvernement a pris la direction de la société, les installations pour le traitement du minerai consistaient en une usine de concentration par gravité à Port Radium et en une petite affinerie de radium à Port Hope. L'usine ne suffisait pas à récupérer l'uranium des minerais de qualité moyenne, qui produisaient un concentré de 8 à 12 p. 100 d' U_3O_8 et une récupération de seulement 65 à 70 p. 100. De même, les méthodes d'affinage employées ne pouvaient s'adapter à la production d'uranium de pureté nucléaire, étant donné qu'elles ont tout d'abord été conçues en vue de l'extraction du radium et que l'uranium n'a été récupéré que comme sous-produit.

La nouvelle compagnie a commencé sans délai à mettre au point de nouvelles méthodes et elle a par la suite construit deux usines efficaces pour le traitement du minerai. L'une d'elles était située à Port Radium et elle a fonctionné de 1952 jusqu'à sa fermeture en 1960; l'autre usine se trouve à Beaverlodge. Cette dernière fonctionne depuis 1953. Les deux usines ont récupéré de l'uranium dans un produit de haute qualité. L'usine d'affinage de Port Hope a été réaménagée et elle produit un nombre très considérable de tonnes d'oxyde d'uranium de pureté nucléaire ainsi que du sel vert affiné, de l' UO_2 de qualité métallique et de qualité céramique pour le combustible nucléaire. Les recherches en vue d'améliorer l'efficacité des méthodes se poursuivent continuellement.

Voici un bref compte rendu des travaux de recherches et de mise au point de la Division.

Mises au point des procédés de broyage

Port Radium

La recherche organisée sur les améliorations à apporter à l'entreprise métallurgique de Port Radium a commencé en 1945 avec l'établissement de l'*Eldorado*. Un petit groupe d'ingénieurs, de chimistes, de physiciens et de techniciens s'est formé pour travailler dans les laboratoires du Bureau des mines, à Ottawa, et sur place à Port Radium.

L'équipe de l'entreprise *Eldorado* a travaillé un an ou deux à l'amélioration des méthodes de concentration par gravité et des méthodes de récupération de l'uranium par le triage électronique et par le flottage. On a réussi à accroître

l'efficacité du broyage; mais, en 1947, il était évident qu'une méthode de lessivage chimique était essentielle pour obtenir une meilleure récupération du minerai complexe et pour récupérer les fortes réserves d'uranium contenues dans les résidus gardés en réserve.

Pendant la période de 1947 à 1950, des travaux de recherche intenses se sont poursuivis dans les laboratoires d'Ottawa afin de mettre au point une méthode efficace de lessivage. Le groupe de l'entreprise *Eldorado* a pris de l'expansion et est devenu la division de la radioactivité de la direction des mines (bureau des mines). Jusqu'en 1949, le gros du travail de la division portait sur les minerais de l'*Eldorado* étant donné que très peu d'autres entreprises s'intéresseraient à l'uranium.

On a réussi à mettre au point une méthode efficace pour traiter le minerai de Port Radium et pour traiter de nouveau les résidus gardés en réserve. Cette méthode a été éprouvée dans une usine expérimentale à Ottawa, en 1949, et sur une vaste échelle à Port Radium, en 1950. L'usine complète a été construite et on l'a exploitée avec succès de 1952 à 1960. La mise au point du procédé de lessivage employé à Port Radium a été un travail de pionnier, car aucune des méthodes de lessivage alors connues ne pouvait s'appliquer à la récupération économique de l'uranium dans cette région septentrionale. Cette usine a été la première usine moderne de lessivage d'uranium à fonctionner et elle a servi de modèle aux autres usines canadiennes.

Le procédé consiste à lessiver le minerai broyé à l'acide sulphurique et à surveiller étroitement la densité de la pulpe et le niveau d'acidité et d'oxydation. A Port Radium la pulpe lessivée était filtrée et lavée en deux étapes et le filtrat contenant de l'uranium était traité au moyen d'une poudre d'aluminium spéciale en vue de la précipitation du phosphate uraneux et de l'arsenate. Le précipité était filtré et séché pour être ensuite expédié à Port Hope.

Les travaux de mise au point se sont poursuivis après l'ouverture de l'usine. En 1953, l'extraction de l'uranium et la mise au point de procédés avaient pris beaucoup d'expansion et la division de la radioactivité de la direction des mines s'occupait de l'analyse des minerais qui lui étaient soumis par des sociétés privées. L'*Eldorado* a donc trouvé avantageux de former sa propre division des recherches et de la mise au point. Le personnel de la nouvelle division a été recruté à la direction des mines et parmi le personnel de Port Hope. Les fonctions de la division de l'*Eldorado* consistent à mettre au point de nouvelles méthodes et à contribuer à améliorer l'efficacité, la qualité du produit, le «dépannage» et à communiquer les expériences faites au laboratoire et dans l'usine expérimentale.

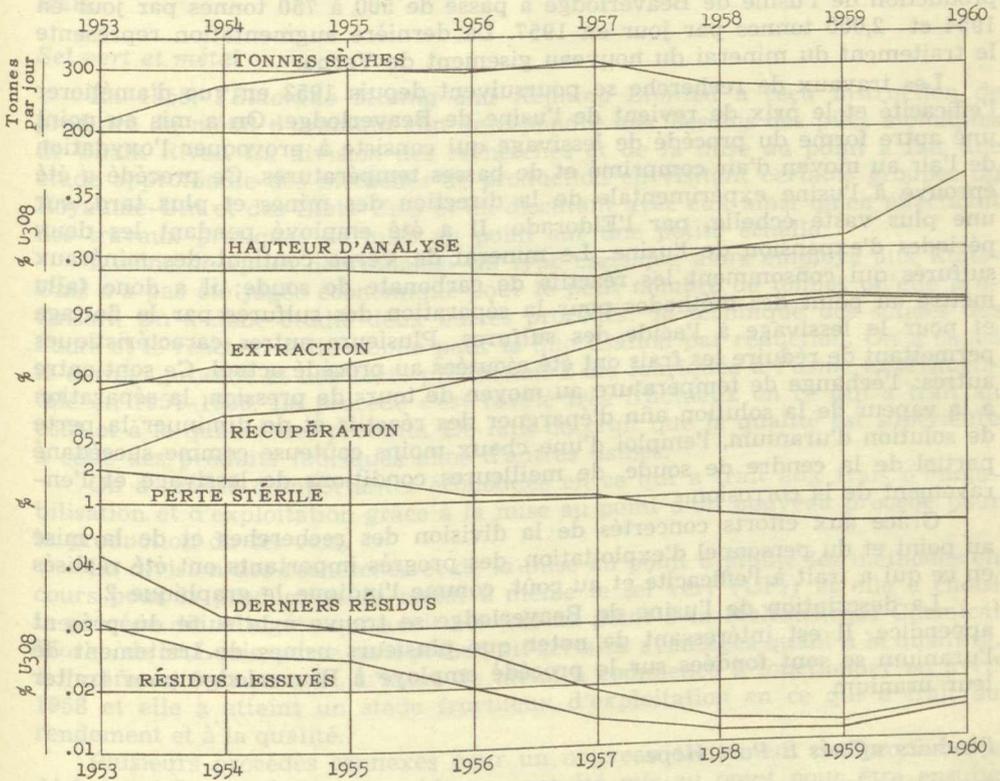
En ce qui a trait à l'usine de Port Radium, l'accroissement de l'efficacité est démontré sur le graphique 1. La mise au point d'une méthode d'extraction par solvant qui permet de récupérer l'uranium contenu dans les solutions a été l'une des principales améliorations. Une description plus complète de l'usine de Port Radium se trouve un peu plus loin dans le présent mémoire.

Beaverlodge

De 1948 à 1950, l'*Eldorado* a mis en valeur les massifs de minerai de Ace Fay, à Beaverlodge (Sask.) et les travaux de métallurgie ont commencé sur les minerais de Beaverlodge. L'usine a dû traiter des minerais appartenant à des entreprises privées et les minerais de l'*Eldorado*. Une grande partie des minerais de la région contenaient une forte proportion de minéraux acidifiables; c'est pourquoi le lessivage direct à l'acide devient difficile lorsque les minerais de l'*Eldorado* sont mêlés à ceux des entreprises privées pour être traités.

Les laboratoires de la direction des mines ont mis au point un procédé de lessivage à l'alkalin qui consistait à lessiver le minerai avec une solution de carbonate de soude et une précipitation d'uranium par hydroxyde de soude.

RENDEMENT DE L'USINE DE LESSIVAGE
DE PORT RADIUM DE 1953 À 1960



GRAPHIQUE 1

Une fois le précipité d'uranium enlevé au moyen de la filtration, on traitait la solution stérile au gaz de fumée afin de restaurer la teneur en carbonate et elle servait de nouveau à lessiver le minerai brut. Voilà le premier procédé «cyclique» de lessivage au carbonate. Le permanganate de soude était employé comme agent oxydant.

Les frais de l'oxydation au permanganate étaient élevés; c'est pourquoi on a eu recours à d'autres procédés qui consistaient à provoquer l'oxydation au moyen d'air comprimé et de température élevées. Cette méthode a été éprouvée en laboratoire à l'Université de la Colombie-Britannique et plus tard sur une plus vaste échelle par l'Eldorado. L'usine a été conçue et construite en 1952-1953 et elle a commencé à fonctionner à Beaverlodge en mai 1953. La production de l'usine de Beaverlodge a passé de 500 à 750 tonnes par jour en 1954 et 2,000 tonnes par jour en 1957. La dernière augmentation représente le traitement du minerai du nouveau gisement de Verna.

Les travaux de recherche se poursuivent depuis 1953 en vue d'améliorer l'efficacité et le prix de revient de l'usine de Beaverlodge. On a mis au point une autre forme du procédé de lessivage qui consiste à provoquer l'oxydation de l'air au moyen d'air comprimé et de basses températures. Ce procédé a été éprouvé à l'usine expérimentale de la direction des mines et plus tard, sur une plus vaste échelle, par l'Eldorado. Il a été employé pendant les deux périodes d'expansion de l'usine. Le minerai de Verna contient des minéraux sulfurés qui consomment les réactifs de carbonate de soude; il a donc fallu mettre au point des méthodes pour la séparation des sulfures par le flottage et pour le lessivage à l'acide des sulfures. Plusieurs autres caractéristiques permettant de réduire les frais ont été ajoutées au procédé actuel. Ce sont entre autres: l'échange de température au moyen de tours de pression, la séparation à la vapeur de la solution afin d'épargner des réactifs et de diminuer la perte de solution d'uranium, l'emploi d'une chaux moins coûteuse comme succédané partiel de la cendre de soude, de meilleures conditions de lessivage et l'enrayement de la corrosion.

Grâce aux efforts concertés de la division des recherches et de la mise au point et du personnel d'exploitation, des progrès importants ont été réalisés en ce qui a trait à l'efficacité et au coût, comme l'indique le graphique 2.

La description de l'usine de Beaverlodge se trouve à la suite du présent appendice. Il est intéressant de noter que plusieurs usines de traitement de l'uranium se sont fondées sur le procédé employé à Beaverlodge pour traiter leur uranium.

Produits affinés à Port Hope

Oxyde affiné

Avant 1955, l'oxyde d'uranium semi-affiné était produit à Port Hope au moyen d'un procédé pour la récupération de l'uranium. La récupération n'a pas été satisfaisante et le produit ne répondait pas aux normes exigées des matériaux servant à la fabrication de combustible nucléaires.

On a commencé à faire des recherches à Port Hope, en 1949, au sujet de la production d'oxyde de «pureté métallique». Plusieurs formes du procédé d'extraction par solvant ont été éprouvées grâce aux renseignements obtenus du Royaume-Uni et de la France. Le travail en laboratoire a été suivi par des productions en usine expérimentale de 1951 à 1954.

Le procédé mis au point différait sur plusieurs points des autres procédés en usage. L'extraction de l'uranium à même les coulils d'acide nitrique était une nouvelle méthode qui convenait particulièrement bien aux matériaux utilisés par l'Eldorado. Le procédé consistait à éliminer les fortes proportions d'impureté contenues dans les produits de Port Radium, surtout dans le cuivre, l'argent

et l'arsenic, et à vérifier la teneur en thorium dans les matériaux en provenance des régions de Blind River et de Bancroft.

Lorsque le procédé des schémas a été mis au point, des ententes ont été conclues avec la Commission d'énergie atomique des États-Unis afin de retenir les services de la société de construction Catalytic qui devait tracer le plan de l'usine en collaboration avec le personnel de l'Eldorado. L'usine a commencé à fonctionner en juin 1955.

Une expérience complète faite à l'usine expérimentale a révélé une grande efficacité de l'exploitation dès le début. D'autres travaux effectués par la division des recherches et de la mise au point et par le personnel d'exploitation ont permis une efficacité encore plus grande, une capacité accrue et la réduction des frais.

Sel vert et métal

En 1955, l'Eldorado Mining and Refining Limited a reçu instruction de produire du métal d'uranium afin de répondre aux besoins des piles atomiques de Chalk River. La division des recherches et de la mise au point a fait une étude approfondie des méthodes de production en visitant certains groupes du Royaume-Uni et des États-Unis et en discutant avec eux ainsi qu'en effectuant des travaux pratiques de mise au point sur une petite échelle.

L'usine de «piles hélicoïdales» du type classique alors employé aux États-Unis n'a pas été jugée économique pour le petit nombre de tonnes qu'elle produisait. On a donc étudié deux autres procédés: la technique des solides des flours et le réacteur à lit mobile pour la fluoruration par réduction. On a choisi le dernier procédé et une forte production a été fabriquée à l'usine expérimentale en 1957-1958. Le procédé s'est révélé très fructueux en ce qui a trait au coût et à la qualité des produits. De fait, on croit que la qualité est supérieure à celle des produits fabriqués dans d'autres usines.

On a réalisé d'importantes économies en ce qui a trait aux frais d'immobilisation et d'exploitation grâce à la mise au point d'un nouveau procédé pour la production du sel vert.

La division des recherches et de la mise au point a étudié les méthodes en cours pour la production du métal à même le sel vert (UF_4) et elle a choisi le procédé dit «dingot» qui avait été mis au point à la Mallinckrodt Chemical Works, de St Louis, parce qu'il présentait certains avantages quant à la quantité, à l'uniformité et au coût. L'usine de métal a commencé à fonctionner en avril 1958 et elle a atteint un stade fructueux d'exploitation en ce qui a trait au rendement et à la qualité.

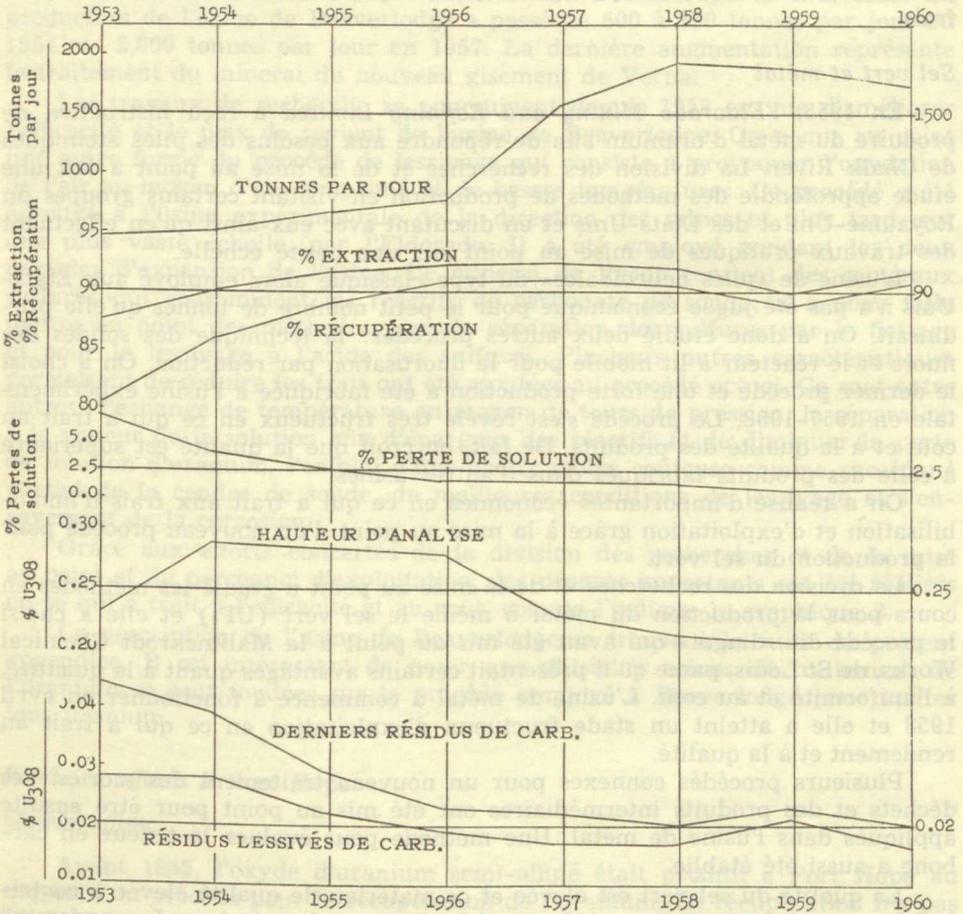
Plusieurs procédés connexes pour un nouveau traitement des scories, des déchets et des produits intermédiaires ont été mis au point pour être ensuite appliqués dans l'usine de métal. Une méthode pour évaluer la teneur en carbone a aussi été établie.

La qualité du sel vert est élevée et ce matériau de qualité élevée a contribué à un rendement plus considérable des «dingots» de métal nu. Le rendement accru a fait diminuer la quantité d'uranium qui devait subir de nouveau, à compter du début, tout le cycle du procédé d'affinage. Les travaux de mise au point sur le cycle de chauffage, la répartition de la chaleur et le procédé au magnésium ont aussi contribué à l'accroissement du rendement.

Le principal résultat des travaux de mise au point sur le sel vert et le métal a été l'établissement au Canada d'un procédé capable de produire du métal d'uranium à des prix concurrentiels malgré le petit nombre de tonnes produit chaque année.

Si la production du métal peut s'accroître grâce aux ventes à l'étranger, l'Eldorado et d'autres producteurs canadiens d'uranium qui peuvent faire affiner leurs concentrés à Port Hope se verront dans une situation plus avantageuse du

RÉSUMÉ DE L'EXPLOITATION DE L'USINE
DE BEAVERLODGE DE 1953 À 1960



GRAPHIQUE 2

point de vue du prix et de la qualité du métal. Sans la mise au point du procédé décrit ci-dessus, la situation canadienne sur le marché mondial de l'uranium aurait été beaucoup moins favorable.

Oxyde de qualité céramique

L'affinerie de Port Hope produit maintenant de l'oxyde de qualité céramique qui servira à la fabrication d'éléments de combustible destinés aux centrales nucléaires canadiennes. Cet oxyde doit posséder des propriétés spéciales qui permettront de produire des comprimés de forte densité selon des formules bien précises.

La division des recherches et de la mise au point a collaboré avec l'affinerie et le personnel de l'*Atomic Energy of Canada Limited* pour améliorer la qualité de cet oxyde et les méthodes de production. Le produit actuel est de haute qualité. Des études sont en cours pour remplacer le procédé de traitement discontinu par un procédé de traitement continu.

Les phases de l'affinage de l'Eldorado sont décrites séparément dans le présent mémoire.

Relativement à la fabrication de métal d'uranium pour les barreaux de combustibles des réacteurs, l'Eldorado a joint des efforts à ceux du personnel de l'*Atomic Energy of Canada Limited* pour s'assurer de la qualité et de la structure du métal. La division des recherches et de la mise au point a aidé à l'élaboration de méthodes de vérification et aux études métallographiques.

Recherches pour l'industrie canadienne de l'uranium

Depuis 1957, lorsque les laboratoires métallurgiques de l'Eldorado ont été établis à Ottawa, la division des recherches et de la mise au point a pu accroître la somme de travail de la direction des mines en contribuant à l'accroissement de l'efficacité et à la réduction des frais de transformation des usines canadiennes. Une certaine proportion du travail de recherche ne profite pas directement à l'Eldorado mais elle contribue à aider les autres fabricants canadiens. Les résultats des recherches sont communiqués à l'industrie par l'entremise du comité de métallurgie des producteurs d'uranium, qui a été mis sur pied par l'Eldorado en 1959.

Les recherches ont pour but d'élaborer des méthodes simplifiées pour la production en usine de produits de pureté nucléaire plutôt que des concentrés d'uranium. Ces méthodes comprennent les suivantes:

- a) Extraction par solvant des coulis de minerai plutôt que des solutions filtrées.
- b) Des conditions déterminées pour extraire l'uranium au moyen d'un solvant, pour l'épurer et le séparer des solutions de lessivage à l'acide afin d'obtenir un produit de pureté nucléaire.
- c) L'extraction au moyen de solvant, la séparation à l'acide sulfurique, la réduction électrolytique et la précipitation.
- d) La réduction des solutions uranium-carbonate de soude au moyen d'un amalgame de sodium.

Certaines de ces méthodes ont été mises en pratique lorsque les épreuves faites en usine expérimentale justifient leur application. Au moins une société minière importante poursuit des travaux de recherche de ce genre.

Recherches sur l'emploi de l'uranium à des fins non nucléaires

Au début de 1959, l'Eldorado a fait une étude sur les emplois possibles de l'uranium à des fins non nucléaires et elle a lancé une entreprise qui se poursuit aux laboratoires de métallurgie physique de la Direction des mines. Cette entreprise a été confiée au personnel de la Direction des mines et la division des

recherches et de la mise au point de l'Eldorado y a collaboré en fournissant de l'aide financière, en prêtant des membres de son personnel, en donnant des fournitures et en assurant certains services d'analyse. Les progrès réalisés jusqu'ici permettent d'espérer des résultats pratiques et on se propose de donner plus d'envergure à l'entreprise.

Recherches dans les universités

L'Eldorado accorde chaque année des subventions à plusieurs universités canadiennes qui mettent en œuvre des programmes de recherches. La division des recherches et de la mise au point se tient au courant de ce qui se fait au moyen de rapports et de visites et elle est chargée d'apprécier les résultats des recherches et de faire des recommandations quant à la nature et à l'envergure des programmes.

Programme actuel et futur de la division des recherches et de la mise au point

Les fonctions et les responsabilités de la division des recherches et de la mise au point sont décrites dans une directive qui a été donnée par le président en 1953 et qui se lit comme il suit:

Lors d'une réunion du conseil d'administration qui a été tenue le 26 mars 1953, on a approuvé l'établissement d'une division des recherches et de la mise au point. Cette division relèvera du bureau central et elle aura son bureau principal à Ottawa. Les rubriques A, Activité, et B, Méthodes de traitement du minerai, sont une description de la nouvelle division.

A. Activité

- 1) La division fournira de l'aide et des conseils d'ordre technique en ce qui a trait à tous les procédés actuels de préparation et d'affinage du minerai. Cette aide et ces conseils peuvent comprendre des changements à apporter aux méthodes de traitement du minerai ou des modifications aux schémas. Le directeur des recherches et de la mise au point sera responsable des recommandations faites en vue d'apporter ces changements ou modifications et aucun changement ou modification ne seront apportés sans son approbation.
- 2) La division sera chargée de l'élaboration, de l'orientation et de l'appréciation de tous les programmes de recherches qui ont trait aux schémas actuels ou aux nouveaux schémas sur les procédés de préparation et d'affinage du minerai.
- 3) La division sera chargée du fonctionnement de l'usine expérimentale destinée à éprouver les nouveaux procédés ou les changements importants qu'on se propose d'apporter aux procédés actuels de préparation et d'affinage du minerai.
- 4) La division sera chargée de l'établissement de méthodes d'échantillonnage, de titrage et d'analyse pour tous les procédés de préparation et d'affinage du minerai.
- 5) La division sera chargée de maintenir les relations nécessaires avec la Commission d'énergie atomique des États-Unis et le Royaume-Uni dans les domaines de la préparation, de l'affinage, du titrage du minerai et des méthodes d'analyse afin que la société puisse posséder des renseignements complets sur les derniers progrès.

B. Méthodes de traitement du minerai

- 1) En s'acquittant des fonctions énoncées dans les paragraphes A (1) et A (4) ci-dessus, le directeur de la division travaillera toujours en étroite collaboration avec la direction de chacune des entreprises. A cette fin, le directeur de la division devra se rendre fréquemment aux usines de Port Radium, de Beaverlodge et de Port Hope. A la suite de ces visites, il rédigera un rapport dont il enverra un exemplaire au directeur de l'entreprise qu'il a visitée, au président et administrateur délégué. Si, de l'avis du directeur de la division des recherches et de la mise au point, il faut apporter des changements aux méthodes de traitement, d'échantillonnage, de titrage ou d'analyse, il doit en faire mention dans son rapport. Il incombe uniquement au directeur de l'exploitation de veiller à ce que ces recommandations soient mises en œuvre.
- 2) Une copie du rapport mensuel sur l'exploitation des usines de Beaverlodge et de Port Radium sera adressée au directeur de la division des recherches et de la mise au point. Ce dernier recevra aussi tous les autres renseignements ou rapports qu'il jugera utiles.
- 3) Le directeur des recherches et de la mise au point rédigera un rapport mensuel. Ce rapport contiendra un compte rendu complet de l'activité de la division. Des exemplaires des parties du rapport qui intéressent particulièrement une entreprise seront envoyés au directeur de chaque entreprise intéressée.
- 4) La division des recherches et de la mise au point travaillera en étroite collaboration avec M. C. S. Parsons, conseil de la société en préparation du minerai et en métallurgie. M. Parsons sera consulté sur les principaux changements à apporter aux schémas actuels et sur le choix de programmes de recherches dont le but est de mettre au point de nouveaux schémas. Un exemplaire du rapport mensuel de la division des recherches et de la mise au point sera envoyé à M. Parsons. M. Parsons recevra aussi des exemplaires de tout autre rapport qui peut être préparé de temps à autre, y compris ceux qui sont rédigés par suite d'une visite à une entreprise. Bien que l'établissement de la division des recherches et de la mise au point ne modifie en aucune façon les responsabilités de M. Parsons, il nécessite certains changements dans l'exposé des relations de M. Parsons avec les entreprises, que j'ai donné dans mon mémoire du 27 août 1951. Dorénavant, M. Parsons restera en contact avec les entreprises par l'intermédiaire du directeur des recherches et de la mise au point.
- 5) La division des recherches et de la mise au point travaillera en étroite collaboration avec la division de la radioactivité de la Direction des mines, ministère des Mines et des Relevés techniques, et avec tous les autres centres de recherches qui pourraient venir en aide à la société, comme l'Université de la Colombie-Britannique.

L'ampleur du travail de la division est extrêmement considérable par rapport à celle des travaux des États-Unis et du Royaume-Uni, car le travail de la division part de l'extraction du minerai de la mine et s'étend jusqu'à la fabrication du métal. De plus, les relations entre toutes les phases de traitement sont très étroites.

Depuis quatre ans, la division s'est vu confié de nouvelles responsabilités. Elles comprennent la mise au point de procédés pour la production de matériaux de pureté nucléaire aux usines canadiennes d'uranium et la collaboration en matière de recherches sur les emplois de l'uranium à des fins non nucléaires. La division des recherches et de la mise au point participe aussi aux campagnes de vente de l'Eldorado à l'étranger.

La division possède des installations de recherche et des laboratoires à Ottawa et des établissements moins importants à Port Hope et à Beaverlodge.

Au cours des dix dernières années, l'Eldorado a pris beaucoup d'expansion et plusieurs procédés mis au point par la division des recherches et de la mise au point ont été mis en application; de plus, on a conçu les plans d'usines ou des groupes industriels. Les prochaines années ne connaîtront probablement pas d'expansion, sauf dans le domaine de la production d'oxyde de qualité céramique. Pour ce qui est des usines de traitement, la division des recherches et de la mise au point continuera à travailler pour que la production soit plus efficace et moins coûteuse; mais les travaux destinés à réduire les frais d'exploitation auront moins d'envergure que par le passé. D'autre part, sur un marché concurrentiel, les plus petites économies et le plus petit accroissement de l'efficacité sont très importants.

Dans le cas du minerai de Beaverlodge, on continuera de mettre l'accent sur l'amélioration des méthodes de lessivage et de récupération. Il faudra poursuivre les recherches, surtout en ce qui a trait à l'effet du broyage et de l'aération sur le lessivage et sur ce qui se rapporte à une plus grande réduction du coût des réactifs. On devra aussi faire d'autres recherches pour améliorer ou même pour maintenir l'efficacité, étant donné que les caractéristiques du lessivage du minerai subissent des changements à mesure que de nouvelles parties de la mine sont exploitées. L'usine expérimentale réalise certains progrès en ce qui a trait à l'expulsion des solutions stériles contenues dans l'uranium par réduction au moyen d'un procédé d'amalgamation; cette expérience a pour but de réduire le coût des réactifs et la perte de solution. Afin de confirmer les épreuves de laboratoire, on essaiera des produits de remplacement qui coûtent moins cher que les filtres actuellement en usage. L'usine expérimentale de précipitation de Beaverlodge servira à confirmer les résultats obtenus en laboratoire quant aux méthodes améliorées de précipitation. On a commencé une étude minéralogique complète des résidus ordinaires. On fera des expériences sur la réduction de la teneur en vanadium de la précipitation.

En ce qui a trait aux travaux qui se font à Port Hope, la division continuera de collaborer avec le personnel d'exploitation pour améliorer ou maintenir l'efficacité de l'extraction par solvant. Le genre de matériaux utilisés pour les extractions par solvant variera à cause des changements apportés aux contrats et de la suspension des travaux à Port Radium. On s'attend de pouvoir maîtriser davantage l'élimination des impuretés. Des travaux sur les modes d'extraction à forte proportion d'acide se poursuivront à mesure que les frais d'exploitation diminueront. On poursuivra aussi les travaux sur le nettoyage des solvants organiques.

On a entrepris des études pour voir s'il est possible de récupérer le protactinium dans les déchets de l'affinage, étant donné que cet élément peut intéresser un petit marché.

Les usines de sel vert et de métal reprendront leur activité au milieu de l'année 1961 et on continuera de perfectionner les techniques de ces usines.

Les travaux de mises au point relatifs à un procédé continu de production d' UO_2 de pureté nucléaire se poursuivront pendant une période prolongée, étant donné qu'il y a plusieurs schémas possibles à étudier. On poursuivra en même temps des études fondamentales sur l'effet des diverses méthodes de traitement

et des caractéristiques physiques de l' UO_2 sur les possibilités de frittage. Jusqu'ici on a réalisé de grands progrès quant à l'amélioration du produit provenant d'un lot ordinaire, mais il faudra travailler davantage en ce sens.

La mise au point d'éléments de combustible à base de métal faite en collaboration avec l'*Atomic Energy of Canada Limited* comprendra des analyses métallographiques plus poussées en plus du nombre considérable de recherches qui ont été faites jusqu'ici. Ces travaux auront toujours de la valeur pour l'Eldorado, étant donné que le comportement du métal d'uranium pendant la fabrication et sous l'irradiation est important du point de vue de l'exploitation et de la vente.

Le groupe affecté aux recherches et à la mise au point à Port Hope sera quelque peu restreint comparativement à celui de 1960, mais du personnel pourra être transféré d'Ottawa, si la chose est nécessaire. On a inauguré cette année une méthode pour coordonner tout le personnel et les installations de recherche disponibles dans les groupes de l'affinage et des recherches et mise au point.

Les recherches pour mettre au point des «procédés rapides» pour passer des solutions de broyage au combustible nucléaire seront complétées.

La contribution de la division des recherches et de la mise au point aux recherches de la Direction des mines sur les emplois de l'uranium à des fins non nucléaires s'accroîtra.

On continuera de collaborer aux recherches des universités et de les orienter.

Le personnel de la division fait des études sur la demande possible d'uranium enrichi et naturel et un premier rapport a été publié. On étudie actuellement la demande possible d'eau lourde et son coût de production au Canada.

La division des recherches et de la mise au point continuera de jouer le rôle de conseiller auprès du personnel d'exploitation et de gestion de l'Eldorado, de colliger, d'évaluer et de publier des renseignements, de servir de «dépanneur» et d'assister le service des ventes.

Les fonctions importantes qui se rapportent à la vérification, à l'échantillonnage, au travail de surveillance analytique et à la mise au point sont aussi des caractéristiques permanentes de l'activité de la division des recherches et de la mise au point.

Les pages suivantes contiennent une description plus détaillée des usines de broyage et de lessivage de Beaverlodge et de Port Radium.

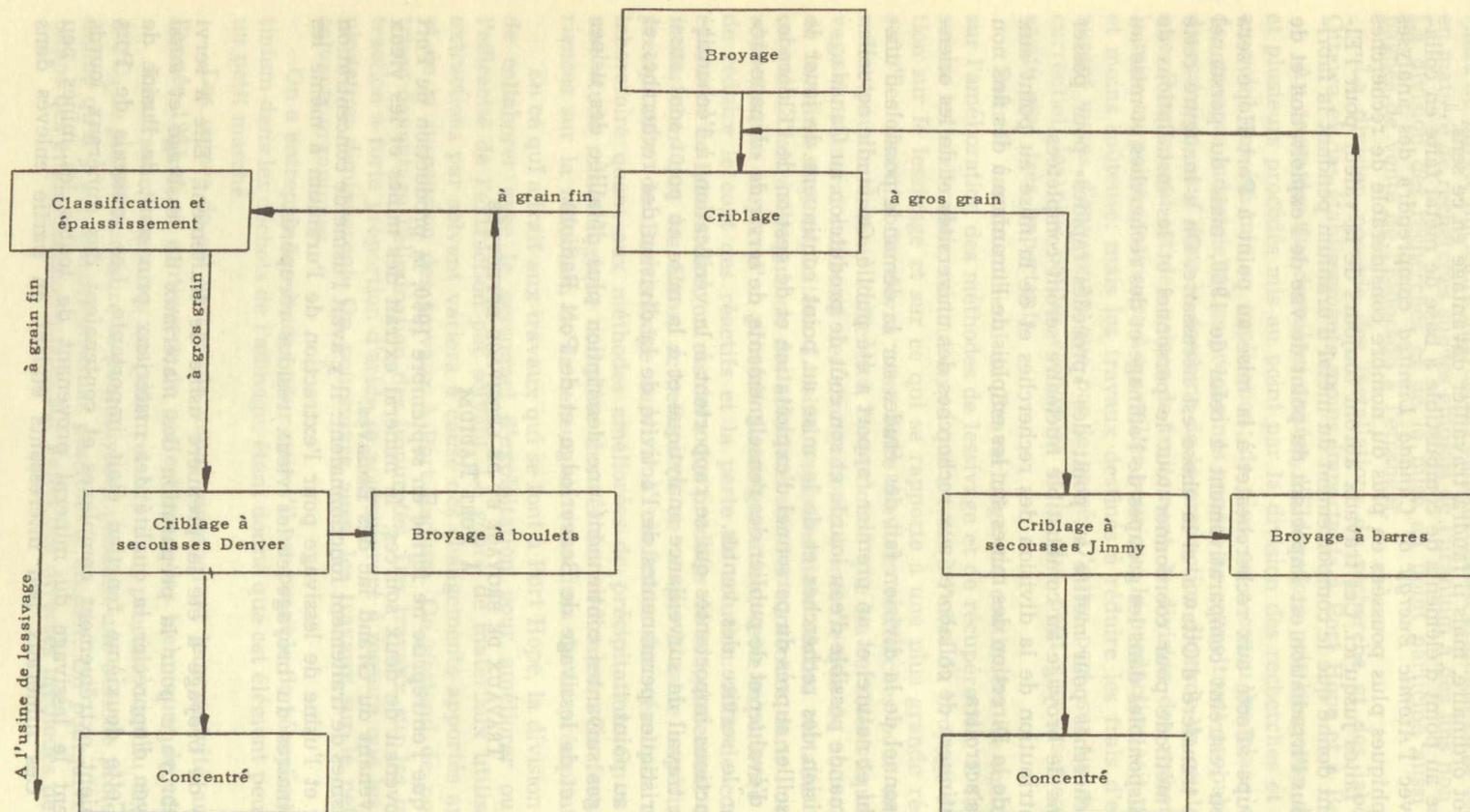
TRAVAUX DE BROYAGE ET DE LESSIVAGE EFFECTUÉS À PORT RADIUM

Avant que l'entreprise ne ferme en septembre 1960, la production de Port Radium provenait de deux sources: le minerai extrait des mines et les vieux résidus provenant du Grand lac des Esclaves.

Deux usines de traitement fonctionnaient: il y avait l'usine de concentration par gravité et l'usine de lessivage pour l'extraction de l'uranium à même les résidus ordinaires du broyage et les vieux résidus récupérés.

Broyage

L'usine de broyage a été la première usine de traitement. Elle a servi d'usine de broyage pour la préparation des matériaux de lessivage et aussi comme moyen d'apprécier la qualité des matériaux provenant de l'usine de lessivage. Cette deuxième fonction était importante. Les minerais de Port Radium étaient extrêmement complexes et contenaient des minéraux lourds qui rendaient le lessivage du minerai provenant de toutes les mines peu intéressant. Ces minéraux peu intéressants étaient en partie enlevés dans



SCHEMA DE TRAITEMENT SIMPLIFIÉ - USINE DE CONCENTRATION PAR GRAVITÉ

l'usine au moyen de méthodes de concentration par gravité. Étant donné que le minéral d'uranium, mélangé de bitume, est aussi un minéral lourd, une partie de la teneur en uranium était récupérée par les appareils hydrauliques de la section de concentration par gravité.

Les concentrés par gravité étaient expédiés à Port Hope, étant donné que les produits chimiques étaient beaucoup moins chers dans le sud-est de l'Ontario qu'à Port Radium.

Voici une brève description du schéma de l'usine:

Le minerai de la mine était livré à une trémie de neuf pouces et broyé en morceaux de 4 pouces et demi dans un broyeur à mordache. Ce produit est ensuite transporté dans un caisson à minerai grossier et soumis à la vibration dans une trémie ayant des perforations d'un pouce et demi. Les morceaux de grosseur inférieure étaient transportés directement à la section du broyage fin tandis que le minerai grossier passait à une courroie de triage, puis sur courroie transporteuse qui se déplaçait lentement et les déchets étaient rejetés à la main. Environ 15 p. 100 du minerai était rejeté lors du triage.

Le minerai grossier qui avait été ramassé par la courroie ramasseuse était ensuite broyé en morceaux de 2 pouces et demi dans une broyeuse à mordache plus fine et il rejoignait ensuite le minerai de grosseur inférieure qui avait été laissé de côté par la courroie trieuse.

La section du broyage fin comprenait des cribles à vibration étroitement liés à un broyeur conique Symons. Ce minerai broyé de moins de $\frac{3}{8}$ de pouce de grosseur était transporté dans les caissons de minerai fin de l'usine. Une certaine quantité de magnétite stérile était enlevée à la section de broyage au moyen d'une poulie magnétique.

Pour une récupération satisfaisante avec le procédé de concentration par gravité il fallait cribler et classer minutieusement le minerai avant de le faire passer dans des appareils concentrateurs individuels; un système compliqué de tamis, de classificateurs et de classeurs hydrauliques était en opération.

Pour ce qui est de la concentration par gravité il faut aussi que les minéraux lourds soient récupérés dès qu'ils sont détachés du roc par broyage ou par mouture, sans quoi ils seraient réduits en boues et ne pourraient être récupérés.

Le minerai acheminé vers les appareils de lavage sur cribles à secousses était de six différentes grosseurs, le plus gros atteignait $\frac{3}{8}$ de pouce et le plus petit pouvait passer dans un tamis de 100 mailles environ. Les appareils étaient en circuit fermé avec les tamis, le broyeur à barres, le broyeur à boulets, les classificateurs, le matériel d'égouttage et les classeurs hydrauliques afin de permettre la récupération du minéral avant qu'il ne soit réduit en boue.

La boue et les sables fins résultant de la mouture étaient égouttés dans des classificateurs hydrauliques et dans un épaisseur: ils étaient ensuite pompés vers l'atelier de lessivage où l'on récupérait l'uranium qu'ils pouvaient encore contenir. Un peu moins de la moitié de l'uranium contenu dans le minerai était récupéré par un lavage sur cribles. Le concentré était séché, mis en baril et expédié à Port Hope.

Récupération de vieux résidus

L'usine de concentration par gravité qui était exploitée aux premières années utilisait des tables de concentration hydrauliques pour la récupération de l'uranium contenu dans la boue ou le sable fin, comme les employait aussi l'atelier de lavage sur cribles que l'on maintenait en fonctionnement. Bien que l'usine plus perfectionnée pouvait récupérer une plus grande quantité d'uranium, il n'en restait pas moins que l'on trouvait encore dans les résidus jusqu'à un tiers de l'uranium que le minerai contenait au début. On

disposait en 1952 des résidus de quinze années d'opérations, ce qui représentait une précieuse réserve de minerai par suite de la mise au point du procédé de lessivage à l'acide.

Les résidus étaient lavés, dirigés vers le lac et déposés dans la baie et dans la passe située entre la terre ferme et l'île de Cobalt. Le gisement le plus profond se trouvait à 80 pieds au-dessous du niveau de l'eau. Au cours des années suivantes des résidus furent également pompés vers deux petits lacs s'étendant à proximité de l'emplacement de l'usine.

Les résidus étaient récupérés à l'aide d'une drague flottante munie d'une échelle de 114 pieds pouvant récupérer le sable à une profondeur de 80 à 90 pieds. La succion était assurée par deux pompes SRL-C qui opéraient en tandem. Des gicleurs à eau étaient attachés au boyau d'aspiration pour briser le sable tassé.

Cette drague a été utilisée sans interruption de 1952 à la fin de 1960. Durant les mois d'hiver des gicleurs à eau et à air ont été mis en service pour assurer une nappe d'eau vive suffisante pour l'opération.

Les sables retirés par la drague étaient pompés à l'usine vers un atelier d'égouttage et de rebroyage pour être ensuite acheminés vers l'atelier de lessivage.

Atelier de lessivage

Le minerai, moulu à la grosseur convenable, était lessivé dans des solutions à faible teneur d'acide sulfurique sous des conditions physiques et chimiques bien surveillées. La boue lessivée était filtrée et l'uranium était extrait de la solution au moyen d'un solvant.

Les résidus de l'usine actuelle et ceux qui avaient été retirés de l'eau par la drague étaient pompés vers l'atelier de lessivage. La boue, dans laquelle entraient une portion de résidus pour quatre portions d'eau, était séparée à l'aide d'un séparateur hydraulique. Elle s'éclaircissait jusqu'à atteindre l'épaisseur d'un décanteur tandis que le sable à gros grain était moulu à nouveau dans un appareil de broyage à boulets et de classification avant d'être introduit dans le même épaisseur.

La partie épaisse de l'épaisseur, renfermant du minerai moulu à une grosseur pouvant passer dans un tamis de 65 mailles et se composant de trois portions de solides contre deux d'eau, était acheminée vers les agitateurs à lessivage.

L'acide sulfurique était ajouté par commande automatique pour que l'acidité soit maintenue dans des proportions restreintes. Une acidité excessive détériorerait l'acide tandis qu'une quantité insuffisante ne favoriserait pas la récupération.

Un agent oxydant, le sodium de chlorate, était ajouté à la boue afin d'oxyder le fer ferreux en solution aux ions ferriques. A leur tour ceux-ci oxyderont à l'oxyde uranique l'oxyde uraneux contenu dans la pechblende, le rendant ainsi soluble comme sulfate d'uranyle dans la solution à lessivage.

Les minéraux arséniques se dissolvent dans les solutions à lessivage et tendent avec l'uranium de s'unir aux composés insolubles. Il était nécessaire de maintenir une quantité suffisante d'ions ferriques afin de rendre inactif l'arsenic par le complexe.

Les agitateurs à lessivage étaient du genre classique de l'agitateur à ratelette à courant d'air ascendant dont on se sert dans le broyage de l'or, sauf que les pièces utilisées étaient en acier inoxydable et qu'elles étaient doublées de caoutchouc. Les agitateurs avaient la capacité requise pour permettre le lessivage du minerai pendant une période de 24 heures.

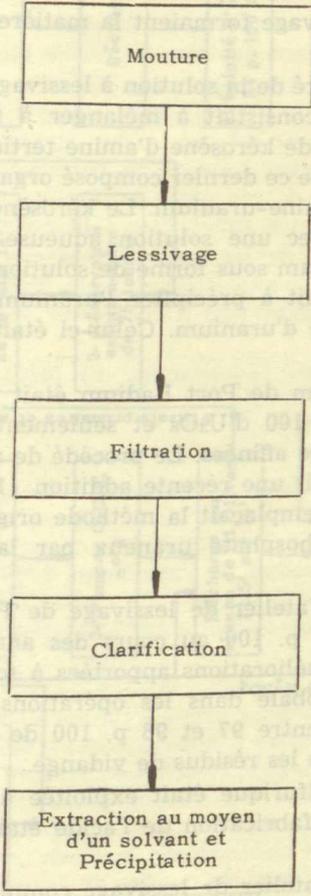


SCHÉMA DE TRAITEMENT SIMPLIFIÉ - USINE DE LESSIVAGE

La boue lessivée était continuellement acheminée vers des filtres sous vide du genre tambour avec décharge sur réseau de fil.

Le filtrat était de nouveau clarifié et pompé vers le réservoir de compensation en avant du circuit de précipitation. Le tourteau était réagité dans une solution à très faible teneur d'acide et filtré une seconde fois. L'acide de lessivage était employé dans les deux phases de la filtration. Les filtrats combinés ainsi que la solution à lessivage formaient la matière à alimentation du circuit de précipitation.

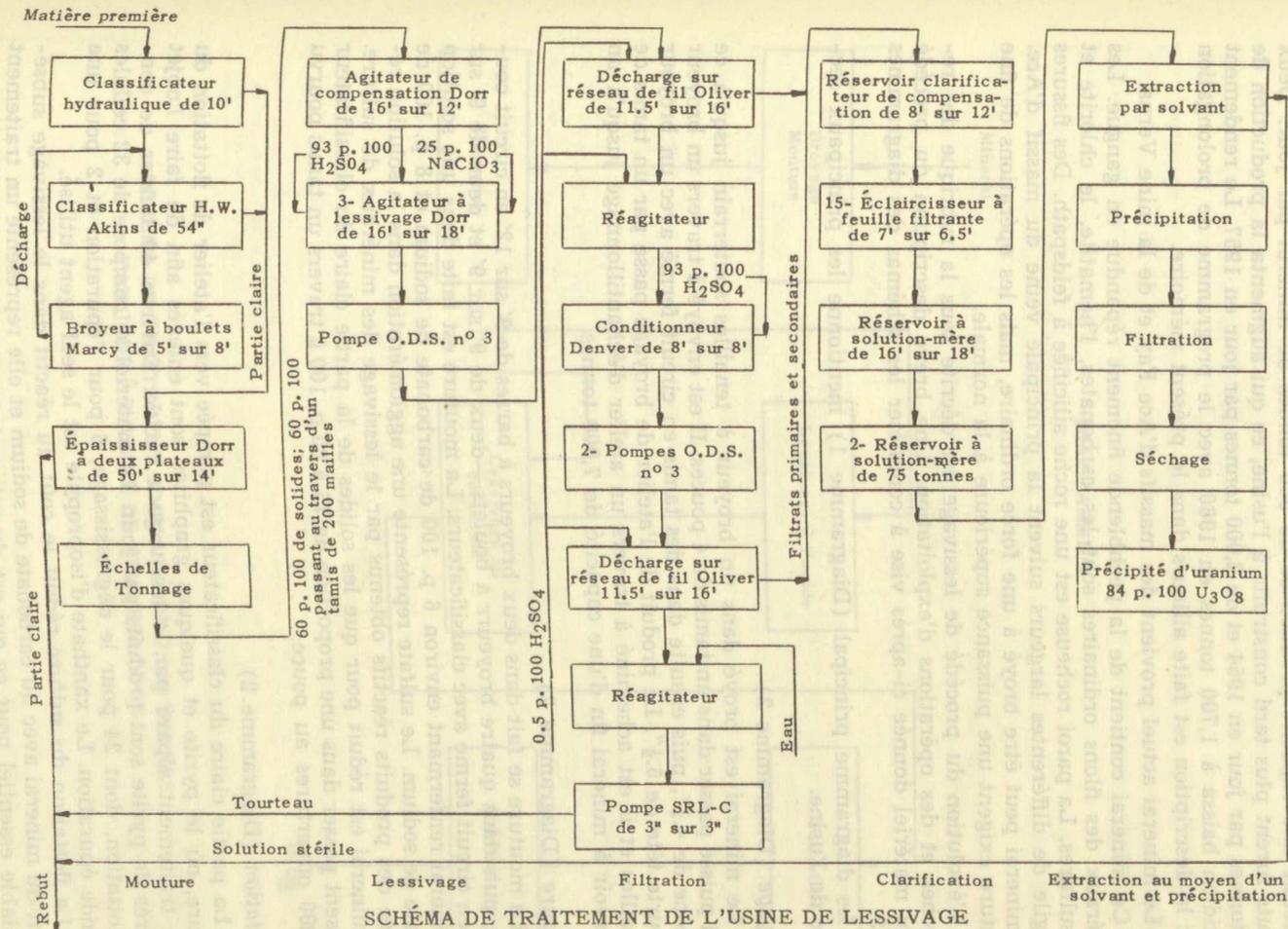
L'uranium était récupéré de la solution à lessivage par extraction au moyen d'un solvant. Ce procédé consistait à mélanger à fond la solution à teneur d'uranium avec la solution de kérosène d'amine tertiaire. On laissait se séparer de la solution aqueuse stérile ce dernier composé organique combiné à l'uranium et à la phase kérosène d'amine-uranium. Le kérosène à teneur d'uranium était ensuite mis en contact avec une solution aqueuse de carbonate de sodium, laquelle réextrait l'uranium sous forme de solution concentrée. L'étape finale de la récupération consistait à précipiter l'uranium sous forme de diuranate de sodium ou de concentré d'uranium. Celui-ci était séparé par double filtration, séché et mis en barils.

Le concentré d'uranium de Port Radium était exceptionnellement pur; il renfermait de 84 à 86 p. 100 d' U_3O_8 et seulement de très petites quantités d'impuretés ne pouvant être affinées. Le procédé de récupération par extraction au moyen d'un solvant était une récente addition (1958) au schéma de traitement de Port Radium et remplaçait la méthode originale de précipitation sous forme d'arsenate et de phosphate uraneux par la réduction à l'aide d'une poudre d'aluminium.

Les récupérations à l'atelier de lessivage de Port Radium ont augmenté régulièrement de 90 à 96 p. 100 au cours des années d'exploitation, et cela grâce à de nombreuses améliorations apportées à toutes les phases de l'entreprise. La récupération globale dans les opérations combinées du broyage et du lessivage s'établissait entre 97 et 98 p. 100 de l'uranium contenu dans le minerai de la mine et dans les résidus de vidange.

Une usine d'acide sulfurique était exploitée à Port Radium. La matière première utilisée dans la fabrication de l'acide était le soufre que l'on faisait venir d'Alberta.

L'exploitation dans l'atelier de lessivage comme dans celui du broyage se pratiquait essentiellement sur une base continue et, en moyenne, 98 à 99 p. 100 du temps était affecté à ces opérations.



SCHEMA DE TRAITEMENT DE L'USINE DE LESSIVAGE
(300 tonnes par jour - la moitié des résidus de la présente usine de concentration par gravité plus la moitié des résidus récupérés)

USINE DE BEAVERLODGE

L'usine de lessivage de Beaverlodge, en exploitation depuis 1953, avait au début une capacité productrice de 500 tonnes de minerai par jour. Deux rajouts furent plus tard construits à l'usine, ce qui augmenta la production de 700 tonnes par jour en 1954 et de 2,000 tonnes par jour en 1957. Le rendement quotidien baissa à 1,700 tonnes en 1960 avec le programme de prolongation dont la description est faite ailleurs dans le présent mémoire.

Le minerai actuel provient des massifs d'Ace Fay et de la mine Verna.

Ce minerai contient de la pechblende finement répandue en gangue. Les minéraux des filons ordinaires sont les carbonates, l'hématite, le chlorite et les sulfures. La paroi rocheuse est une roche silicifiée à feldspath. Des fissures d'argile de différentes largeurs suivent la principale veine du massif d'Ace. Le minerai peut être broyé à une force ordinaire, mais les opérations de fine mouture exigent une puissance supérieure à la normale.

L'évolution du procédé de lessivage est décrite sous la rubrique des recherches et des opérations d'exploitation. Une brève description du procédé et du matériel donnée ci-après vise à compléter les schémas des diagrammes 1 à 5.

Le diagramme principal (Diagramme 1) mentionne les principaux secteurs de l'usine.

Broyage (Diagramme 2)

Le minerai est broyé dans un broyeur à tenailles souterrain jusqu'à ce qu'il puisse passer dans un tamis de 4 pouces. Il est envoyé à travers un broyeur de cône de 4.¼", puis ensuite dans des tamis en circuit fermé avec un broyeur à courte tête de 5.½". Le produit de l'atelier de broyage passe par un tamis de 3 mailles et il est acheminé à travers un atelier d'échantillonnage jusqu'à un réservoir à minerai fin d'une capacité de 7,000 tonnes.

Mouture (Diagramme 2)

La mouture se fait dans deux broyeurs à barres de 9' sur 12' en circuit couvert, puis dans quatre broyeurs à boulets—deux de 9' sur 9' et deux de 9' sur 12', en circuit fermé avec classificateurs. La mouture est faite dans une solution à minerai renfermant environ 6 p. 100 de carbonate de sodium et 8 p. 100 de sulfate de sodium. Le sulfate représente une agglomération dans la solution recyclée des produits réactifs obtenus par le lessivage des minéraux de sulfure. Le minerai est réduit pour que les solides de la partie claire du classificateur puissent passer dans une proportion de 75 à 80 p. 100 à travers un tamis pourvu de 200 ouvertures au pouce.

Flottation (Diagramme 2)

La partie claire du classificateur est pompée vers l'atelier de flottation du sulfure, où le pyrite et quelques graphites sont enlevés afin de faire l'objet d'un traitement séparé par le lessivage à l'acide. Environ 40 tonnes de concentrés de pyrite sont produits par jour. Le matériel se compose de 32 cellules de flottation, dont 24 pour le dégrossissage, 6 pour l'épuration et 2 pour une seconde épuration. Le xanthate d'isopropyle est le seul agent utilisé.

La flottation du sulfure réduit le coût du réactif dans le lessivage subséquent du minerai avec du carbonate de sodium et elle représente un traitement préalable essentiel pour ce qui est du minerai de Verna, lequel renferme une quantité considérable de sulfures.

Lessivage de l'uranium (Diagramme 1)

Le concept de ce schéma est basé sur le principe de la flottation et de la mouture. Le minerai est broyé et moulu, puis traité par flottation. Le concentré obtenu est lessivé à l'acide, puis au carbonate, et enfin filtré et précipité pour donner l'uranium trioxycarbonate (U_3O_8).

DIAGRAMME 1

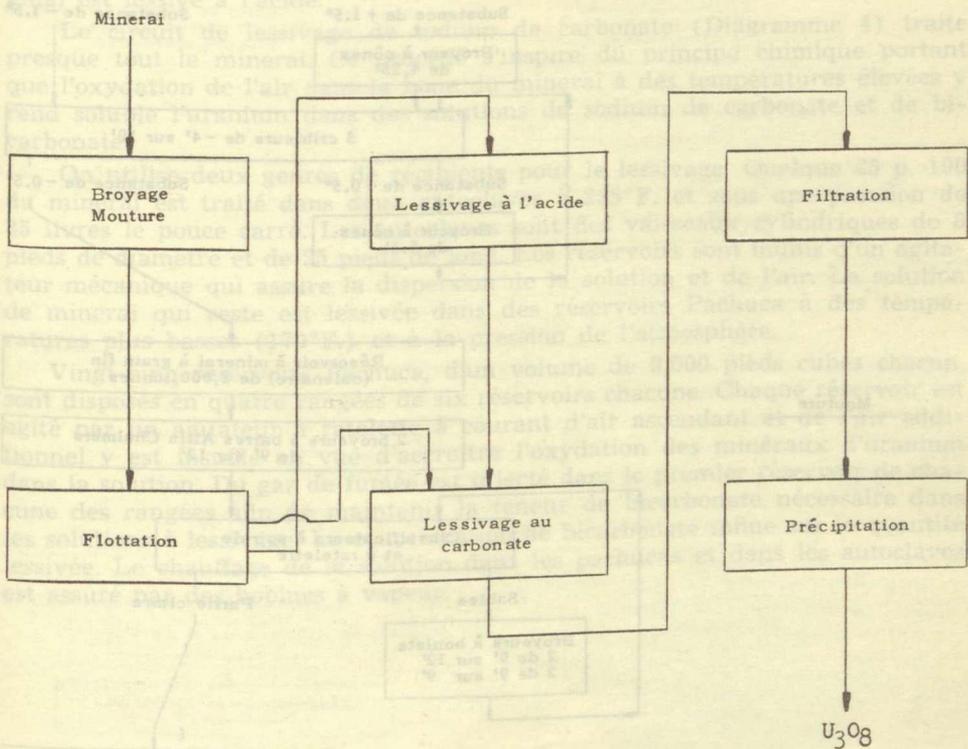


SCHÉMA DE TRAITEMENT SIMPLIFIÉ DE 2,000 TONNES PAR JOUR À L'USINE DE BEAVERLODGE

USINE DE BEAVERLODGE
 DIAGRAMME SCHÉMATIQUE DES SECTIONS DE BROYAGE,
 DE MOUTURE ET DE FLOTTATION DE L'USINE DE BEAVERLODGE

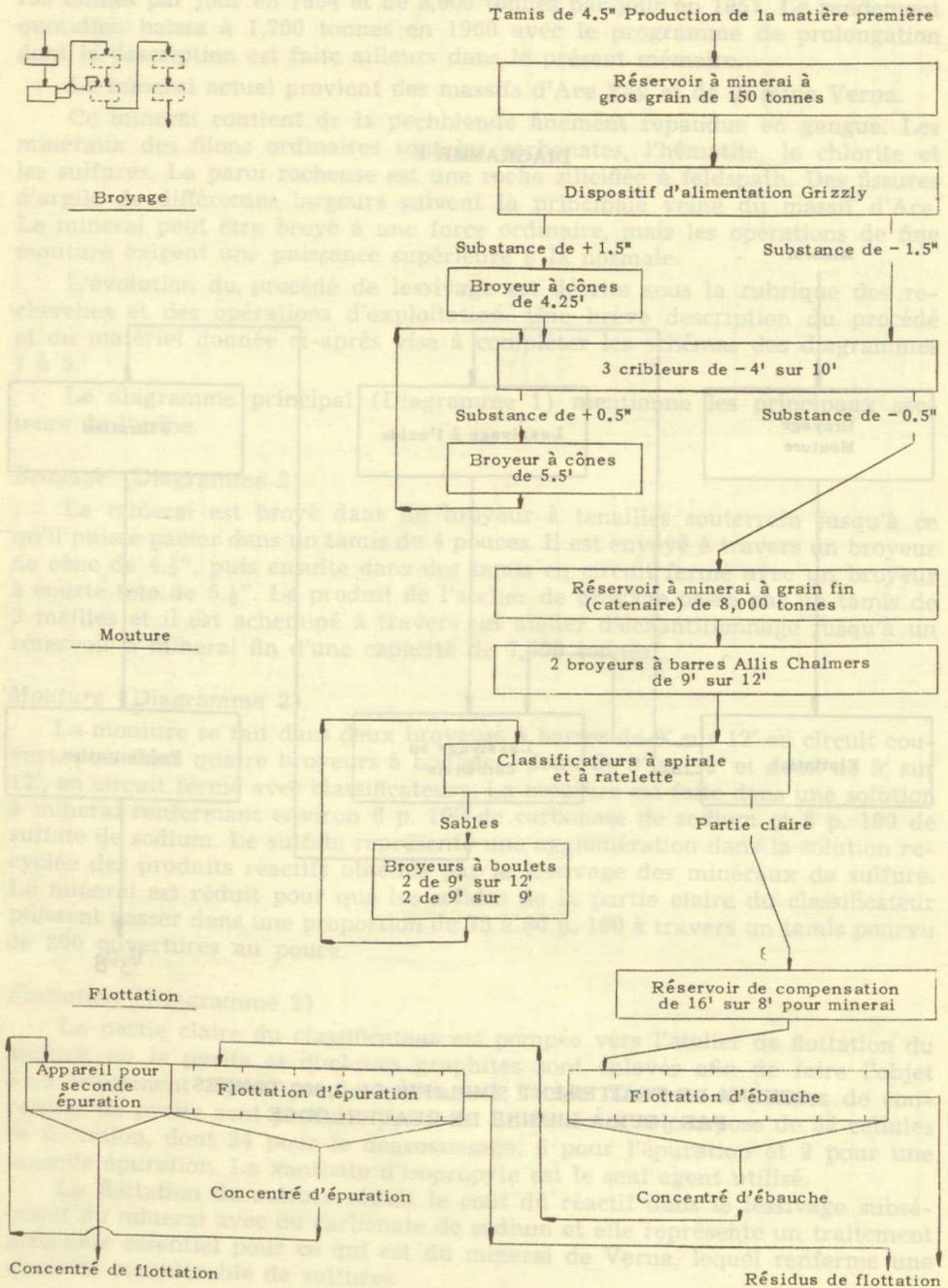


DIAGRAMME 2

Lessivage de l'uranium (Diagrammes 3 et 4)

Le concentré de sulfure résultant de la flottation est épaissi et filtré et le tourteau est lavé pour enlever la solution d'alkaline qui consume l'acide. Le concentré est réagité et pompé vers l'atelier de lessivage à l'acide (Diagramme 3) où il est lessivé avec une solution à faible teneur d'acide sulfurique dans des réservoirs Pachuca doublés de caoutchouc. Du chlorate de sodium est ajouté pour favoriser l'oxydation.

La pulpe libérée du réservoir Pachuca subit un traitement de filtration en deux phases et la solution claire est agitée avec de la magnésie en vue de séparer l'uranium contenu sous forme de précipité brut, lequel est décanté et envoyé au principal circuit de lessivage au carbonate.

L'atelier de lessivage à l'acide est petit comparativement au grand circuit de lessivage étant donné qu'un faible pourcentage seulement du minerai original est lessivé à l'acide.

Le circuit de lessivage de sodium de carbonate (Diagramme 4) traite presque tout le minerai. Ce procédé s'inspire du principe chimique portant que l'oxydation de l'air dans la boue du minerai à des températures élevées y rend soluble l'uranium dans des solutions de sodium de carbonate et de bicarbonate.

On utilise deux genres de récipients pour le lessivage. Quelque 25 p. 100 du minerai est traité dans deux autoclaves à 235°F. et sous une pression de 85 livres le pouce carré. Les autoclaves sont des vaisseaux cylindriques de 8 pieds de diamètre et de 25 pieds de long. Les réservoirs sont munis d'un agitateur mécanique qui assure la dispersion de la solution et de l'air. La solution de minerai qui reste est lessivée dans des réservoirs Pachuca à des températures plus basses (170°F.) et à la pression de l'atmosphère.

Vingt-cinq réservoirs Pachuca, d'un volume de 9,000 pieds cubes chacun, sont disposés en quatre rangées de six réservoirs chacune. Chaque réservoir est agité par un agitateur à ratelette à courant d'air ascendant et de l'air additionnel y est insufflé en vue d'accroître l'oxydation des minéraux d'uranium dans la solution. Du gaz de fumée est injecté dans le premier réservoir de chacune des rangées afin de maintenir la teneur de bicarbonate nécessaire dans les solutions à lessivage. La concentration de bicarbonate influe sur la quantité lessivée. Le chauffage de la solution dans les pachucas et dans les autoclaves est assuré par des bobines à vapeur.

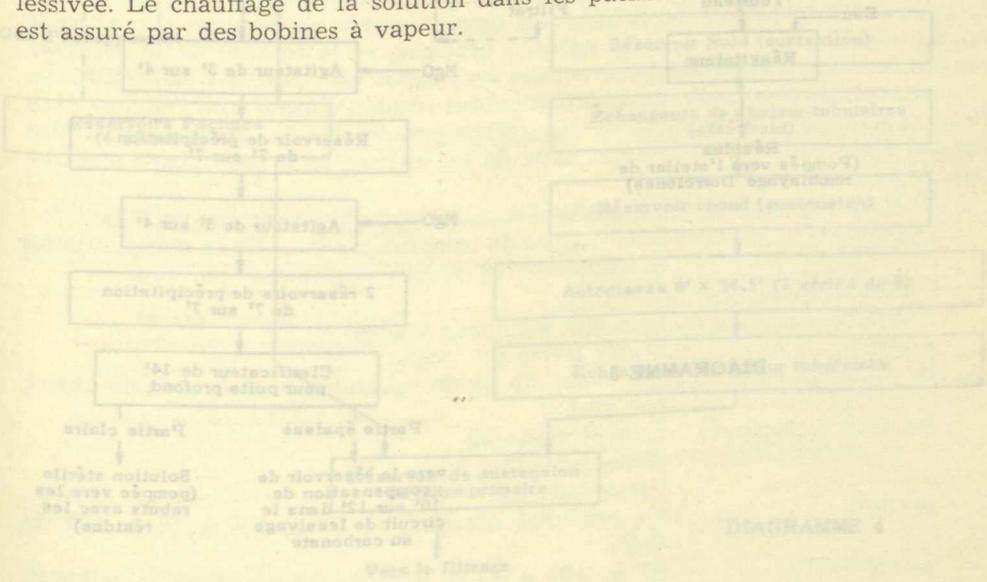


DIAGRAMME SCHÉMATIQUE DU CIRCUIT DE LESSIVAGE
À L'ACIDE À L'USINE DE BEAVERLODGE

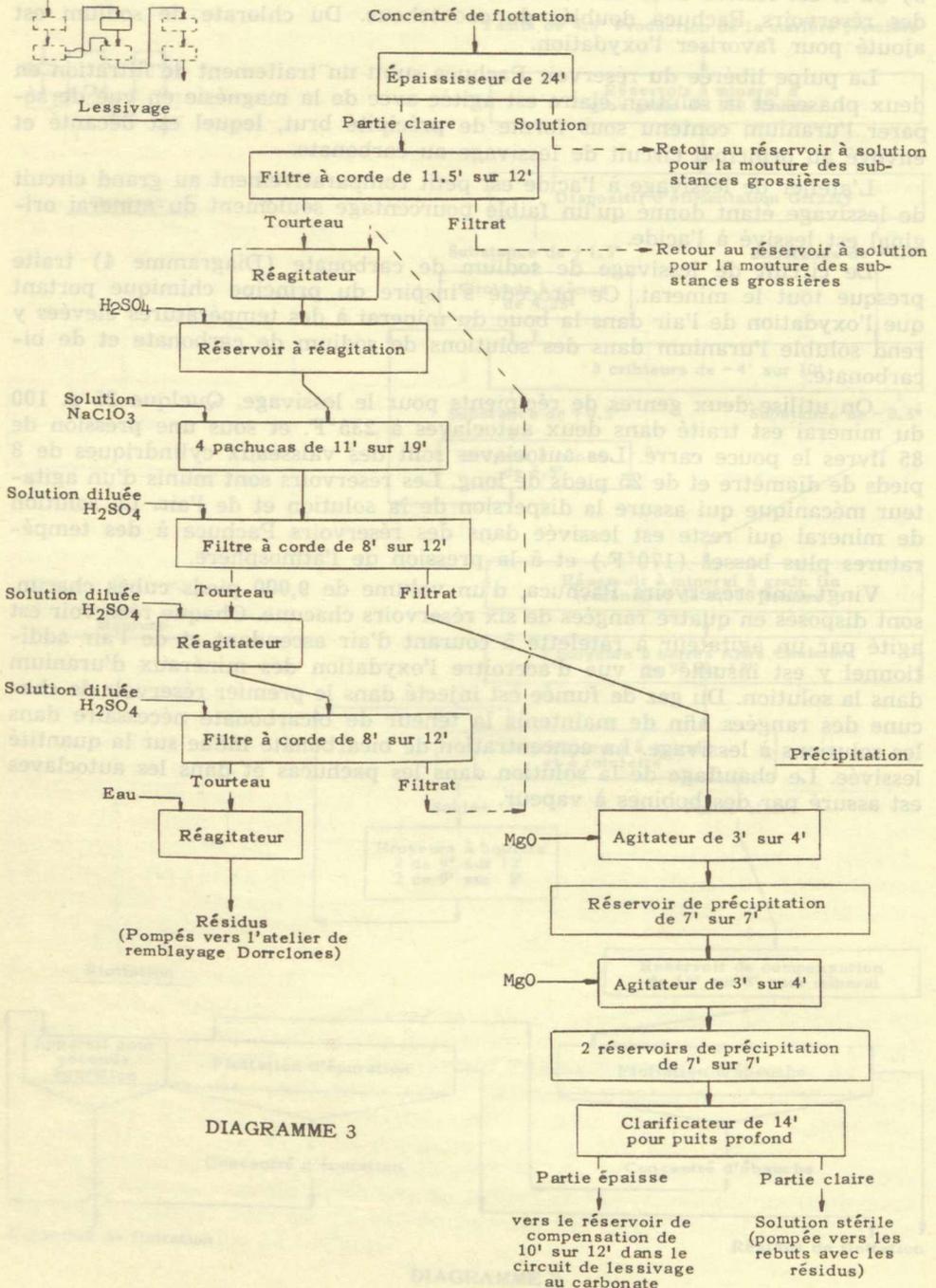


DIAGRAMME 3

DIAGRAMME SCHÉMATIQUE DU CIRCUIT DE LESSIVAGE
AU CARBONATE DE L'USINE DE BEAVERLODGE

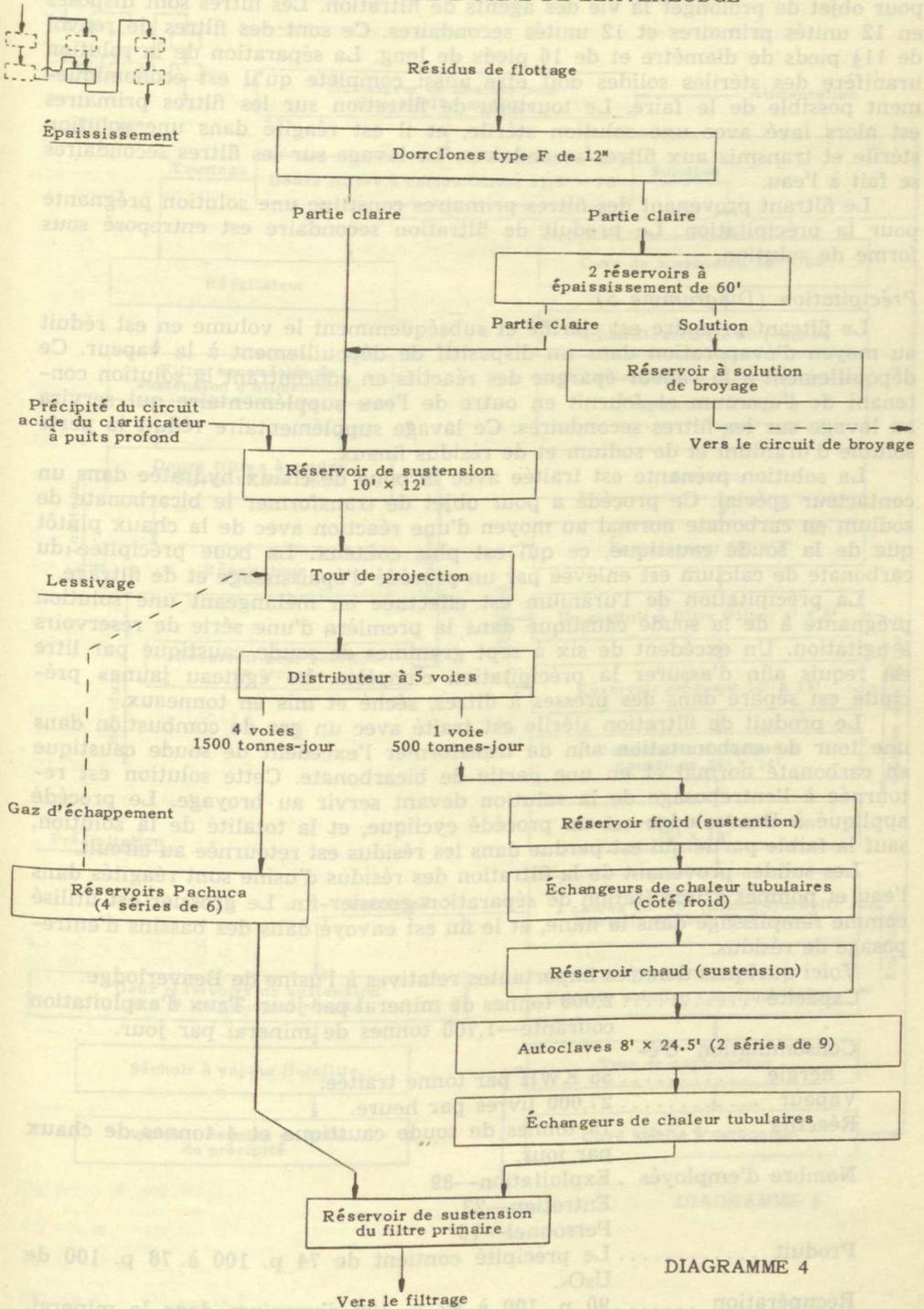


DIAGRAMME 4

Séparation liquides-solides (Diagramme 5)

La pulpe provenant de l'autoclave et des réservoirs Pachuca est filtrée et transmise aux filtres secondaires. Le lavage sur les filtres secondaires a pour objet de prolonger la vie des agents de filtration. Les filtres sont disposés en 12 unités primaires et 12 unités secondaires. Ce sont des filtres de renvoi de $11\frac{1}{2}$ pieds de diamètre et de 16 pieds de long. La séparation de la solution uranifère des stériles solides doit être aussi complète qu'il est économiquement possible de le faire. Le tourteau de filtration sur les filtres primaires est alors lavé avec une solution stérile, et il est réagité dans une solution stérile et transmis aux filtres secondaires. Le lavage sur les filtres secondaires se fait à l'eau.

Le filtrant provenant des filtres primaires constitue une solution prégénante pour la précipitation. Le produit de filtration secondaire est entreposé sous forme de solution.

Précipitation (Diagramme 5)

Le filtrant primaire est clarifié et subséquentement le volume en est réduit au moyen d'évaporation dans un dispositif de dépouillement à la vapeur. Ce dépouillement à la vapeur épargne des réactifs en concentrant la solution contenant de l'uranium et fournit en outre de l'eau supplémentaire qui servira au lavage sur les filtres secondaires. Ce lavage supplémentaire réduit la perte soluble d'uranium et de sodium et de résidus finaux.

La solution prégénante est traitée avec la boue de chaux hydratée dans un contacteur spécial. Ce procédé a pour objet de transformer le bicarbonate de sodium en carbonate normal au moyen d'une réaction avec de la chaux plutôt que de la soude caustique, ce qui est plus coûteux. La boue précipitée du carbonate de calcium est enlevée par un procédé d'épaississage et de filtrage.

La précipitation de l'uranium est effectuée en mélangeant une solution prégénante à de la soude caustique dans la première d'une série de réservoirs à agitation. Un excédent de six à sept grammes de soude caustique par litre est requis afin d'assurer la précipitation complète. Le «gâteau jaune» précipité est séparé dans des presses à filtres, séché et mis en tonneaux.

Le produit de filtration stérile est traité avec un gaz de combustion dans une tour de carbonatation afin de transformer l'excédent de soude caustique en carbonate normal et en une partie de bicarbonate. Cette solution est retournée à l'entreposage de la solution devant servir au broyage. Le procédé appliqué à Beaverlodge est un procédé cyclique, et la totalité de la solution, sauf la faible partie qui est perdue dans les résidus est retournée au circuit.

Les solides provenant de la filtration des résidus d'usine sont réagités dans l'eau et pompés à une station de séparation grossier-fin. Le grossier est utilisé comme remplissage dans la mine, et le fin est envoyé dans des bassins d'entreposage de résidus.

Voici quelques données importantes relatives à l'usine de Beaverlodge:

Capacité 2,000 tonnes de minerai par jour. Taux d'exploitation courante—1,700 tonnes de minerai par jour.

Consommation d'énergie 55 KWH par tonne traitée.

Vapeur 27,000 livres par heure.

Réactifs 15 tonnes de soude caustique et 4 tonnes de chaux par jour.

Nombre d'employés . Exploitation—89

Entretien—23

Personnel—16

Produit Le précipité contient de 74 p. 100 à 76 p. 100 de U_3O_8 .

Récupération 90 p. 100 à 92 p. 100 d'uranium dans le minerai, selon le genre de minerai traité.

FILTRAGE ET PRÉCIPITATION DE L'URANIUM
À L'USINE DE BEAVERLODGE

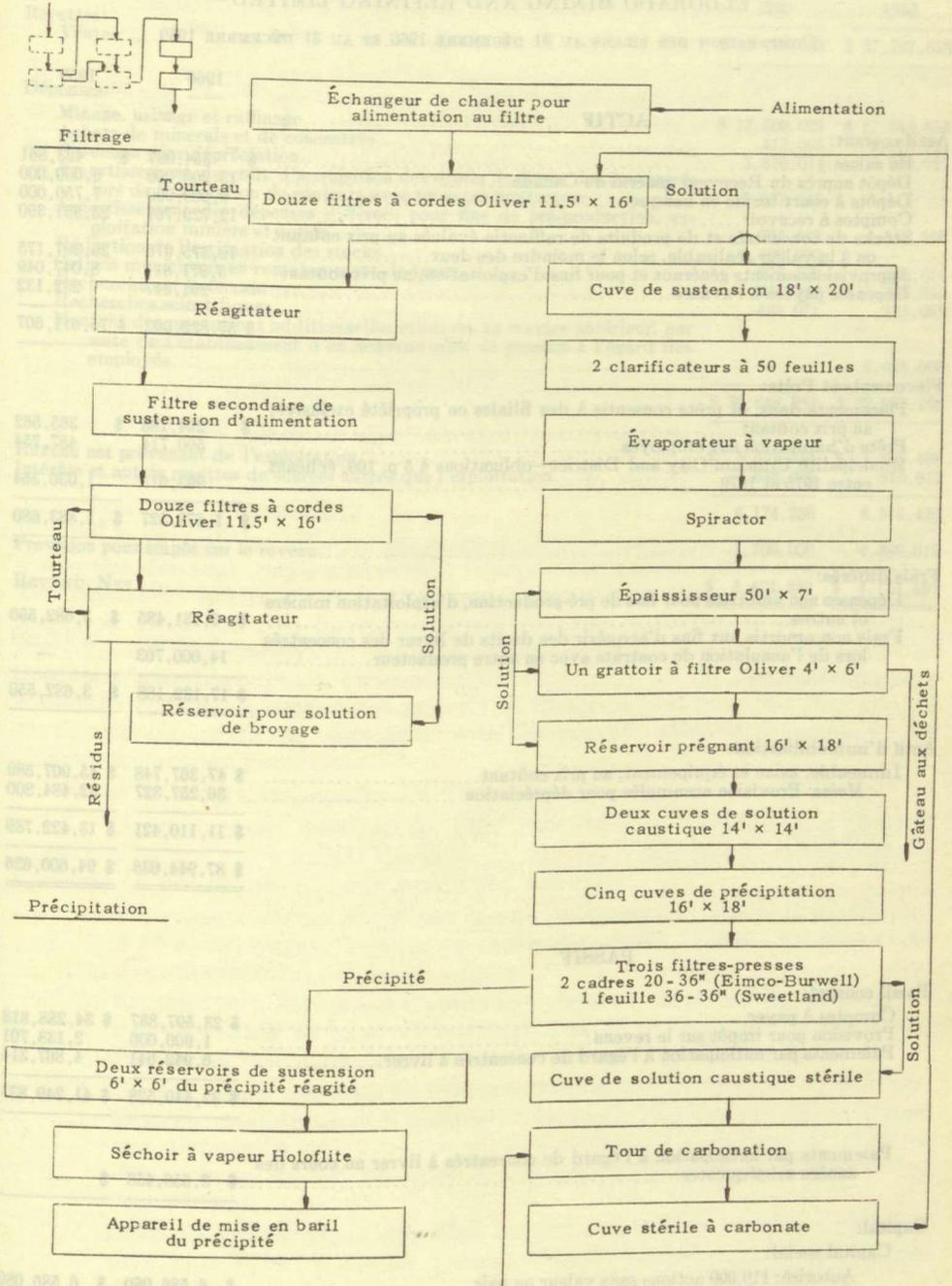


DIAGRAMME 5

APPENDICE F

ELDORADO MINING AND REFINING LIMITED

COMPARAISON DES BILANS AU 31 DÉCEMBRE 1960 ET AU 31 DÉCEMBRE 1959

	1960	1959
ACTIF		
Actif courant:		
En caisse.....	\$ 354,037	\$ 423,861
Dépôt auprès du Receveur général du Canada.....	13,200,000	9,000,000
Dépôts à court terme en banque.....	6,600,000	7,750,000
Comptes à recevoir.....	12,729,761	23,851,390
Stocks de concentrés et de produits de raffinerie évalués au prix coûtant ou à la valeur réalisable, selon le moindre des deux.....	19,375,976	26,307,175
Approvisionnements généraux et pour fins d'exploitation, au prix coûtant.....	5,271,811	8,047,049
Dépenses payées à l'avance.....	291,317	232,132
	<u>\$ 57,822,902</u>	<u>\$ 75,611,607</u>
Placements et Prêts:		
Placements dans, et prêts consentis à des filiales en propriété exclusive, au prix coûtant.....	\$ 294,198	\$ 365,562
Prêts d'habitation aux employés.....	590,714	487,754
Municipalité Uranium City and District—obligations à 5 p. 100, échéant entre 1975 et 1979.....	993,615	1,030,364
	<u>\$ 1,878,527</u>	<u>\$ 1,883,680</u>
Frais différés:		
Dépenses non amorties pour fins de pré-production, d'exploitation minière et autres.....	\$ 3,131,485	\$ 3,682,550
Frais non amortis aux fins d'acquies des droits de livrer des concentrés lors de l'annulation de contrats avec un autre producteur.....	14,000,703	—
	<u>\$ 17,132,188</u>	<u>\$ 3,682,550</u>
Actif d'immobilisation:		
Immeuble, usine et équipement, au prix coûtant.....	\$ 47,367,748	\$ 45,907,589
Moins: Provision accumulée pour dépréciation.....	36,257,327	32,484,800
	<u>\$ 11,110,421</u>	<u>\$ 13,422,789</u>
	<u>\$ 87,944,038</u>	<u>\$ 94,600,626</u>
PASSIF		
Passif courant:		
Comptes à payer.....	\$ 23,597,887	\$ 34,288,818
Provision pour impôt sur le revenu.....	1,900,000	2,138,701
Paiements par anticipation à l'égard de concentrés à livrer.....	6,942,641	4,867,314
	<u>\$ 32,440,528</u>	<u>\$ 41,249,833</u>
Paiements par anticipation à l'égard de concentrés à livrer au cours des années subséquentes.....	\$ 3,658,458	\$ —
Capital:		
Capital social:		
Autorisé: 110,000 actions sans valeur au pair.....	\$ 6,586,080	\$ 6,586,080
Émis: 70,500 actions entièrement acquittées.....	—	—
Excédent.....	45,258,972	46,719,713
	<u>\$ 51,845,052</u>	<u>\$ 53,305,793</u>
	<u>\$ 87,944,038</u>	<u>\$ 94,600,626</u>

ELDORADO MINING AND REFINING LIMITED

ÉTAT DES RECETTES ET DÉPENSES POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1960

	1960	1959
Recettes:		
Ventes.....	\$ 36,186,338	\$ 37,797,636
Dépenses:		
Minage, usinage et raffinage.....	\$ 17,600,023	\$ 17,645,659
Achats de minerais et de concentrés.....	413,068	2,470,921
Provision pour dépréciation.....	3,876,014	6,345,982
Amortissement du coût d'acquisition des droits de livrer des concentrés lors de l'annulation de contrats avec un autre producteur.....	5,067,645	—
Amortissement des dépenses différées pour fins de pré-production, exploitation minière et autres.....	765,633	1,340,520
Réduction de l'estimation des stocks.....	1,600,000	—
Octrois municipaux en remplacement de taxes.....	277,179	258,616
Recherche sur le terrain.....	584,342	358,542
Recherches scientifiques.....	465,071	435,988
Montant des prestations additionnelles relatives au service antérieur, par suite de l'établissement d'un nouveau plan de pension à l'égard des employés.....	—	1,043,000
	\$ 30,648,984	\$ 29,899,228
Revenu net provenant de l'exploitation.....	\$ 5,537,354	\$ 7,898,408
Intérêts et autres recettes de sources autres que l'exploitation.....	636,905	616,012
	6,174,259	8,514,420
Provision pour impôt sur le revenu.....	2,700,000	4,380,019
REVENU NET.....	\$ 3,474,259	\$ 4,134,401

Voici le programme tracé :

Le Gouvernement achètera de Eldorado Mining and Refining Limited (1944), ou d'une autre société désignée, le minerai d'une teneur convertible en uranium ou des concentrés, aux conditions suivantes :

1. On exigera normalement une teneur minimum en uranium équivalent à 10 p. 100 d'après le poids en oxyde d'uranium (U₃O₈) du minerai ou des concentrés.
2. Le prix sera déterminé d'après le teneur en uranium du minerai ou des concentrés et sera, au minimum, de \$2.35 la livre d'oxyde U₃O₈, franco sur rail, et sera garanti pour une période de cinq ans.
3. Ce prix comprend tous les éléments radiactifs du minerai ou des concentrés, mais on tiendra compte de la valeur marchande des éléments non radiactifs qui pourront être récupérés. On ajustera le prix en conséquence ou l'on remettra à la compagnie les résidus contenant ces éléments.
4. Dans des circonstances spéciales, on pourra envisager le paiement d'un prix plus élevé en contre l'acquisition de minerai ou de concentrés d'une catégorie inférieure.
5. Toutes les transactions seront effectuées conformément aux règlements canadiens concernant l'énergie atomique.

Voilà, je crois, la nouvelle ère de contrats. Comme on le remarquera, elle permet des travaux d'exploration et d'extraction par des entreprises

ELDORADO MINING AND REFINING LIMITED

ÉTAT DES VENTES ET APPROVISIONNEMENTS EN CONCENTRÉS D'URANIUM EN PROVENANCE D'AUTRES
 PRODUCTEURS AU COURS DE L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1960

	1960	1959
Ventes sous contrats avec:		
Commission de l'énergie atomique des États-Unis.....	\$213,369,316	\$261,712,201
Commission de l'énergie atomique du Royaume-Uni.....	20,668,508	33,618,029
	<u>\$234,037,824</u>	<u>\$295,330,230</u>
Coût des approvisionnements en provenance d'autres producteurs, à l'ex- clusion des frais d'administration et autres services subis par la compagnie.	234,037,824	295,330,230
	<u>\$ —</u>	<u>\$ —</u>

ELDORADO MINING AND REFINING LIMITED

ÉTAT DE L'EXCÉDENT POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1960

	1960	1959
Solde au 1 ^{er} janvier.....	\$ 46,719,713	\$ 46,815,312
Bénéfice net pour l'année, d'après l'état des recettes et dépenses.....	3,474,259	4,134,401
	<u>50,193,972</u>	<u>50,949,713</u>
Dividendes déclarés.....	4,935,000	4,230,000
Solde au 31 décembre.....	<u>\$ 45,258,972</u>	<u>\$ 46,719,713</u>

Actif d'immobilisation:		
Immeubles, outils et équipement, au prix coûtant	\$ 47,387,745	\$ 45,907,382
Moins: Provisions accumulées pour dépréciation	36,257,377	32,484,300
	<u>\$ 11,130,368</u>	<u>\$ 13,423,082</u>
	<u>\$ 47,387,745</u>	<u>\$ 45,907,382</u>

PASSIF

Comptes à payer	\$ 25,307,387	\$ 24,285,818
Provision pour impôt sur le revenu	1,850,000	2,135,701
Paiements par anticipation à l'égard de concentrés à livrer	6,942,941	4,397,314
	<u>\$ 34,100,328</u>	<u>\$ 30,818,833</u>
Paiements par anticipation à l'égard de concentrés à livrer au cours des années subséquentes:	\$ 3,036,468	\$ —
Capital:		
Capital social:		
Actions: 110,000 actions sans valeur au par	\$ 6,280,000	\$ 6,280,000
Les 10,000 actions entièrement acquittées	46,258,972	46,719,713
	<u>\$ 52,538,972</u>	<u>\$ 52,999,713</u>
	<u>\$ 47,387,745</u>	<u>\$ 45,907,382</u>

APPENDICE G

Déclaration du Gouvernement du Canada relativement au barème
des prix publié le 16 mars 1948

Déclaration du très honorable C.D. Howe concernant la révocation des arrêtés
en conseil C.P. 7167 et 7168, Chambre des communes, 16 mars 1948

On se souviendra que les décrets du conseil adoptés en 1943, aux termes desquels étaient réservés les droits relatifs aux minéraux radioactifs découverts sur les terres de la Couronne, dans les territoires du Nord-Ouest et du Yukon avaient été protégés aux termes de la loi de 1947 sur le maintien des mesures transitoires, surtout parce que la question de la possession des minerais non encore extraits était toujours à l'étude à la Commission de l'énergie atomique des Nations Unies. On estimait que nous ne devrions rien faire ici qui fût de nature à gêner ces débats. Or, le deuxième rapport de la commission des Nations Unies, publié depuis, indique qu'il n'est pas question d'accorder la possession du minerai non encore extrait à tout organisme international pouvant être créé. Comme je le disais à la Chambre le 25 mars dernier, le gouvernement a pour ligne de conduite d'appliquer des mesures de contrôle aux matières radioactives après leur extraction. Les règlements canadiens relatifs à l'énergie atomique autorisent cette sorte de régie.

Pendant que les décrets du conseil étaient encore en vigueur, jusqu'à l'adoption des règlements concernant l'énergie atomique, il était nécessaire que l'exploitation minière fût exclusivement du ressort de l'État. Après avoir bien étudié la situation, à la lumière des circonstances actuelles et des conditions nouvelles, le Gouvernement est maintenant convaincu que la suppression des restrictions à l'égard des prospections particulières et de l'exploitation des minéraux radioactifs répond aux intérêts du Canada. C'est pourquoi il a révoqué les décrets du conseil qui réservaient à la Couronne le droit de propriété de ces gisements dans les Territoires.

Voici le programme tracé:

Le Gouvernement achètera de l'Eldorado Mining and Refining Limited (1944), ou d'une autre société désignée, le minerai d'une teneur convenable en uranium ou des concentrés, aux conditions suivantes:

1. On exigera normalement une teneur minimum en uranium équivalant à 10 p. 100 d'après le poids en oxyde d'uranium (U_3O_8) du minerai ou des concentrés.
2. Le prix sera déterminé d'après la teneur en uranium du minerai ou des concentrés et sera, au minimum, de \$2.75 la livre d'oxyde U_3O_8 , franco sur rail, et sera garanti pour une période de cinq ans.
3. Ce prix comprend tous les éléments radioactifs du minerai ou des concentrés, mais on tiendra compte de la valeur marchande des éléments non radioactifs qui pourront être récupérés. On ajustera le prix en conséquence ou l'on remettra à la compagnie les résidus renfermant ces éléments.
4. Dans des circonstances spéciales, on pourra envisager le paiement d'un prix plus élevé ou encore l'acceptation de minerai ou de concentrés d'une catégorie inférieure.
5. Toutes les transactions seront effectuées conformément aux règlements canadiens concernant l'énergie atomique.

Voilà, je crois, la nouvelle ligne de conduite. Comme on le remarquera, elle permet des travaux d'exploration et d'extraction par des entreprises

privées et vise à encourager ces travaux en établissant une valeur déterminée à l'égard des minerais, valeur qui sera fixée à un minimum pour les cinq prochaines années. J'ai constaté avec intérêt que le rapport semestriel de la commission de l'énergie atomique des États-Unis soumis au Sénat et à la Chambre des communes, rapport qui m'est parvenu hier seulement, contient les deux paragraphes suivants:

La Commission est d'avis que l'industrie privée soumise au jeu normal des lois de la concurrence et animée par la perspective de bénéfices est mieux placée pour découvrir de nouvelles réserves de matières premières. Les moyens de réaliser une telle fin sont à l'étude.

La Commission aura pour principe général d'acheter des minerais de sources privées afin de réaliser son programme restreignant autant que possible la production directe par l'État.

Bien que le Canada ait déterminé sa propre ligne de conduite, les États-Unis semblent bien avoir pris une attitude à peu près semblable.

Voilà, je crois, la nouvelle ligne de conduite. Comme on le remarquera, elle permet des travaux d'exploration et d'exploitation par des entreprises canadiennes concernant l'énergie atomique.

5. Toutes les transactions seront effectuées conformément aux règlements d'une catégorie inférieure.

4. Dans des circonstances spéciales, on pourra envisager le paiement d'un prix plus élevé ou encore l'acceptation de minerai ou de concentrés d'une catégorie inférieure.

3. Ce prix comprend tous les éléments radioactifs du minerai ou des concentrés, mais on tiendra compte de la valeur marchande des éléments non radioactifs qui pourront être récupérés. On ajustera le prix en conséquence ou l'on remettra à la compagnie les résidus contenant ces éléments.

2. Le prix sera déterminé d'après la teneur en uranium du minerai ou des concentrés et sera, au minimum, de \$175 la livre d'oxyde U₃O₈, franc sur tall, et sera garanti pour une période de cinq ans.

1. On exigera normalement une teneur minimum en uranium équivalant à 10 p. 100 d'après le poids en oxyde d'uranium (U₃O₈) du minerai ou des concentrés.

Le Gouvernement achètera de l'Éldorado Mining and Refining Limited (1944), ou d'une autre société désignée, le minerai d'une teneur convenable en uranium ou des concentrés, aux conditions suivantes:

APPENDICE "H"

Le Gouvernement canadien annonce sa formule de prix spéciaux, le 3 août 1955

Le très honorable C. D. Howe a fait, le 3 août 1955, la déclaration suivante au sujet de la ligne de conduite du gouvernement en matière d'uranium

Le 16 mars 1948, le Gouvernement a fait connaître sa ligne de conduite en matière d'achat d'uranium à des producteurs particuliers. Cette déclaration a été faite à la suite de la décision du Gouvernement de continuer comme en temps de guerre à fournir de l'uranium aux États-Unis, dans l'intérêt de notre défense commune.

Cette ligne de conduite prévoit l'achat, pendant une période garantie, de tous les concentrés acceptables d'uranium offerts selon le barème des prix publié et la désignation de l'Eldorado Mining and Refining Limited, compagnie de la Couronne, comme organisme d'achat du Gouvernement. Les prix du barème publié et la période garantie ont été révisés de temps en temps. A l'heure actuelle, le barème comporte une échelle mobile des prix allant, suivant la teneur, jusqu'à un maximum de \$6 la livre d'uranium dans un concentré acceptable ayant une teneur en uranium d'au moins 10 p. 100 du poids. En outre, le barème publié prévoit le paiement d'une allocation de mise en valeur de \$1.25 par livre pendant les trois premières années de production. Le barème des prix publié est maintenant garanti jusqu'au 31 mars 1962.

Dans la déclaration du 16 mars 1948 au sujet de la ligne de conduite du Gouvernement, il était aussi question que dans des circonstances spéciales, on pourrait envisager le paiement de prix plus élevés que ceux du barème des prix publié. En novembre 1953, l'Eldorado a annoncé que dans chaque cas, on en arriverait par la négociation à des prix spéciaux en rapport avec les frais.

J'aimerais que l'on comprenne bien que, bien que l'Eldorado se soit engagée à acheter, jusqu'au 31 mars 1962, tous les concentrés acceptables d'uranium qui lui seraient offerts pour livraison selon le barème des prix publié, l'Eldorado ne s'est pas engagée à acheter tout l'uranium qui est offert à des prix plus élevés que ceux du barème des prix publié. Dans ces circonstances, il est désirable que l'industrie minière et le public soient informés des termes et conditions en vertu desquels ces achats seront effectués. En raison de l'emploi définitif de l'uranium qui est présentement fourni à la Commission de l'énergie atomique des États-Unis, il n'est pas possible, pour des raisons de sécurité de faire connaître la quantité d'uranium que l'Eldorado sera en mesure d'acheter en vertu de l'entente relative aux prix spéciaux en plus des contrats existants. Cependant, je peux maintenant déclarer qu'il existe une limite sur la quantité d'uranium qui sera achetée en vertu des prix spéciaux convenus. Selon nos renseignements actuels, l'Eldorado ne pourra pas négocier des contrats en vue de prix spéciaux après le 31 mars 1956. Au surplus, on ne prévoit pas que l'Eldorado puisse négocier d'autres contrats à moins qu'il n'existe des preuves satisfaisantes que la production ne commencera pas plus tard que le 1^{er} avril 1957. Tous les contrats exigeront que les livraisons soient terminées au 31 mars 1962.

Les arrangements conclus relativement aux prix spéciaux comportent deux contrats—l'un, entre le producteur et l'Eldorado et l'autre, entre l'Eldorado et la Commission de l'énergie atomique des États-Unis. L'Eldorado ne retire aucun bénéfice de ces transactions. Depuis que la Commission de l'énergie atomique des États-Unis est le dernier acheteur, la formule des prix spéciaux

qui sert à la négociation de ces contrats a été établie par la Commission de l'énergie atomique des États-Unis. Cette formule prévoit le paiement d'un prix fixe, sujet à un plafond, par livre d'uranium livré dans un concentré acceptable. Ce prix tient compte du tonnage estimatif et de l'uranium récupérable, ainsi que des frais d'exploitation, de préproduction et de premier établissement. La période prévue pour l'amortissement des frais de préproduction et de premier établissement est fixe et ne peut être abrégée.

Les arrangements concernant la négociation des contrats relatifs aux prix spéciaux stipulent que dans chaque cas, l'Eldorado et la Commission de l'énergie atomique des États-Unis auront des preuves satisfaisantes de l'exactitude du tonnage estimatif du minerai et de la quantité estimative d'uranium récupérable du minerai, et que l'Eldorado et la Commission de l'énergie atomique des États-Unis approuveront les coûts estimatifs.

En raison de ces quelques conditions les producteurs éventuels ont manifestement intérêt à obtenir des détails complets de l'Eldorado en ce qui concerne l'application de la formule des prix spéciaux avant de prendre d'importants engagements financiers.

Comme je l'ai mentionné à la Chambre des communes récemment, on ne sait pas en ce moment si la demande provenant des forces militaires se fera sentir après le 31 mars 1962. Si les besoins militaires se poursuivaient après le 31 mars 1962, la décision du gouvernement concernant les modalités des achats futurs sera annoncée.

Les contrats existants touchant la vente de l'uranium stipulent que le Gouvernement canadien peut en tout temps détourner la production pour l'usage du Canada. Cette disposition sera une condition de tout contrat qui pourra être négocié à l'avenir. De cette façon, nous pouvons nous assurer en temps voulu d'une provision d'uranium pouvant suffire aux exigences du programme d'énergie atomique canadien. La ligne de conduite du Gouvernement en ce qui concerne la vente d'uranium à des fins civiles en dehors du Canada fera l'objet d'une déclaration lorsqu'on aura évalué davantage les besoins d'uranium pour les forces militaires et probablement pour la vie civile. Il est impossible à l'heure actuelle d'évaluer avec exactitude la quantité d'uranium nécessaire à un programme d'énergie atomique au Canada ou ailleurs. Une telle évaluation doit forcément reposer sur des hypothèses et non sur des faits. Nous espérons pouvoir produire de l'énergie atomique dont le coût se situerait entre 5 et 7 millièmes. Toutefois, il faut bien comprendre que c'est encore un but à atteindre. Le principal objectif du programme de construction d'usines thermo-nucléaires dans notre pays, aux États-Unis et au Royaume-Uni est de démontrer si ce but peut s'atteindre. Si ces programmes réussissent, il sera alors possible d'évaluer quelque peu le rôle que la puissance nucléaire est appelée à jouer face aux besoins de demain. Une telle évaluation permettra aussi d'estimer la quantité d'uranium qui sera nécessaire.

Je crois qu'il est essentiel au développement bien ordonné de toutes les phases du programme d'énergie atomique que des renseignements complets sur le progrès de l'aménagement d'usines thermo-nucléaires, particulièrement en ce qu'il a trait aux besoins d'uranium, devraient être mis à la disposition du public le plus tôt possible. Le Gouvernement s'est tracé comme ligne de conduite de publier ces renseignements, surtout en ce qui concerne le programme canadien, dès qu'ils seront disponibles. Je crois savoir que des renseignements de même ordre pourront s'obtenir dans d'autres pays où l'on a mis sur pied des programmes d'aménagement d'usines thermo-nucléaires. J'ai bon espoir que les discussions qui auront lieu à la conférence sur l'emploi pacifique de l'énergie atomique qui se tiendra à Genève au cours de ce mois apporteront des renseignements utiles à cet égard.

APPENDICE I

Le Gouvernement canadien annonce des modifications
à la formule spéciale de prix le 2 mars 1956

Le très honorable C. D. Howe, le 2 mars 1956, fait la déclaration suivante
à la Chambre des communes:

Le 3 août 1955, j'ai fait une déclaration au sujet de la ligne de conduite du Gouvernement en ce qui concerne les achats d'uranium. J'ai alors déclaré que la société *Eldorado Mining and Refining Limited*, organisme d'achats du Gouvernement, s'était engagée à acheter jusqu'au 31 mars 1962 tous les concentrés acceptables d'uranium qui lui seraient offerts selon le barème des prix publié, mais que l'*Eldorado* ne s'était pas engagée à acheter tout l'uranium qui lui serait offert à des prix plus élevés que ceux qui sont indiqués dans le barème des prix publié. Il m'a donc semblé opportun d'informer l'industrie minière et le public en général de la ligne de conduite future à l'égard des achats en vertu de l'entente relative aux prix spéciaux. J'ai dit que l'uranium acheté en vertu de cette entente était fourni à la Commission de l'énergie atomique des États-Unis et qu'il existait une limite sur la quantité d'uranium qui serait achetée de cette façon. Puisque, pour des motifs de sécurité, il n'était pas possible de faire connaître la quantité prévue par cette limite, il a été décidé que l'*Eldorado* ne passerait plus de contrats après le 31 mars 1956; d'autre part, elle ne passera aucun contrat de ce genre à moins qu'il n'existe des preuves satisfaisantes que la production puisse commencer au plus tard le 1^{er} avril 1957.

Il a maintenant été décidé de modifier ces dispositions de la façon suivante:

L'*Eldorado* continuera jusqu'au 31 mars 1956 inclusivement de recevoir des demandes de contrats comportant un prix spécial. Ce jour-là ou peu après l'*Eldorado* avertira tous les requérants qui sont considérés admissibles à la négociation d'un contrat. En faisant le choix des requérants admissibles, elle se fondera sur les critères suivants: Premièrement, il faut une preuve satisfaisante que le requérant possède un gisement de minerai économique exploitable et, deuxièmement, il faut être sûr que ce gisement pourra commencer à produire au plus tard le 30 septembre 1957. Les dispositions actuelles concernant les livraisons ne seront pas modifiées. Toutes les livraisons assujetties à des contrats devront avoir été faites le 31 mars 1962.

On a dû apporter ces modifications parce qu'il est devenu évident, ces dernières semaines, que certains gisements qui, en août dernier, permettaient d'espérer qu'ils produiraient un jour, ne pourront être mis en exploitation avant la date-limite du 1^{er} avril 1957. On ne prévoit donc pas que la quantité totale d'uranium qui sera produite sous le régime du prix spécial dépasse de beaucoup, en raison de la décision de reporter la date-limite du 1^{er} avril 1957 au 30 septembre 1957, la quantité estimative qu'on comptait acheter au moment où la date-limite a été fixée au 1^{er} avril 1957.

Dans sa déclaration du 3 août 1955, j'ai dit également que le Gouvernement songerait à étendre son programme à la vente de l'uranium dont nous n'aurons pas besoin pour satisfaire à la demande canadienne et aux engagements contractés avec la Commission de l'énergie atomique des États-Unis. Vu la valeur militaire de l'uranium, le Gouvernement doit tenir compte, en organisant son programme d'exportation, de considérations d'ordre sécuritaire. C'est l'une des raisons pour lesquelles le Canada participe activement aux délibérations qui ont pour but la rédaction d'un projet de statut d'un bureau international de l'énergie nucléaire, délibérations qui se poursuivent actuellement à Washington. On estime qu'il vaut mieux différer toute communication quant à ce programme d'exportation jusqu'à la fin de ces débats.

APPENDICE "J"

Annnonce par le Gouvernement canadien d'un programme d'expansion,
le 6 novembre 1959

Communiqué aux journaux le 6 novembre 1959 par l'Eldorado Mining
and Refining Limited

L'honorable Gordon Churchill, ministre du Commerce, a annoncé aujourd'hui que le Gouvernement a approuvé un nouvel accord que l'Eldorado Mining and Refining Limited a conclu avec la Commission de l'énergie atomique des États-Unis et avec l'United Kingdom Atomic Energy Authority, en vue de renforcer la position de l'industrie canadienne de l'uranium au cours des six prochaines années.

«Ces accords, a dit M. Churchill, devraient avoir pour effet de prolonger la période de bénéfices dans l'ensemble de l'industrie. Le transfert des quantités non livrées entre les compagnies qui sont en production et les paiements anticipés devraient raffermir la position des producteurs d'uranium au cours d'une période qui sans cela aurait pu être une période de bouleversement sérieux dans toute l'industrie.»

M. Churchill a dit également que la négociation heureuse des nouveaux accords bien avant l'échéance des contrats qui existent déjà entre les compagnies donnera à l'industrie suffisamment de temps pour préparer de longue date la période qui suivra la signature des contrats et qui commencera en 1962. La position et les perspectives d'avenir des localités minières continuent comme dans le passé d'être d'une suprême importance pour le Gouvernement.

M. Churchill a expliqué que certains producteurs canadiens qui obtiennent des prolongements d'échéance de contrats en vertu des nouveaux arrangements seront en mesure de poursuivre leur exploitation au cours de la période s'étendant de 1962 à 1966. «Étant donné que l'on s'attend que quelques-uns des producteurs de chacune des régions de gisements d'uranium au Canada poursuivront leur exploitation, dit-il, les perspectives d'embauchage dans toutes les régions après 1962 sont plus brillantes.» Les producteurs qui ont des problèmes financiers ont maintenant la chance de conclure avec des compagnies plus puissantes des arrangements qui devraient apporter des avantages réciproques.

M. Churchill a dit qu'il a été possible de réaliser dans l'industrie cette amélioration de la production et de la situation financière, grâce aux autorités des États-Unis et du Royaume-Uni qui ont bien voulu consentir à l'échange des quantités prévues par les contrats entre les producteurs canadiens et consentir aussi au paiement anticipé de l'uranium canadien qui pourra être livré à compter de 1962.

Le ministre a alors souligné les circonstances et les événements importants qui se sont produits avant la déclaration qu'il fait aujourd'hui.

Les contrats à des prix spéciaux que possèdent actuellement des producteurs d'uranium canadiens prennent fin entre le 31 mars 1962 et le 31 mars 1963. Ces contrats comportent des options s'étendant jusqu'au 31 décembre 1966.

L'exercice des options que détenait la Commission de l'énergie atomique des États-Unis aurait été d'une grande valeur pour l'industrie canadienne. Cependant, des découvertes successives d'importants gisements d'uranium aux États-Unis nous fait nous demander de plus en plus si la Commission

de l'énergie atomique des États-Unis exercera ses options. « Ces découvertes sont une cause d'inquiétude grandissante pour le Gouvernement canadien », a déclaré M. Churchill.

Cette inquiétude a été exprimée lors d'une série de rencontres avec les autorités des États-Unis. A plusieurs reprises, on leur a fait observer que les producteurs canadiens avaient joué un rôle important en répondant aux besoins urgents des États-Unis lorsque l'uranium était rare. En répondant à ces observations, le Gouvernement des États-Unis a dit sans équivoque qu'il ne méconnaissait pas la contribution que le Canada lui avait apportée en lui fournissant de l'uranium pour la défense du monde libre et pour l'application de l'énergie atomique à des fins pacifiques. M. Churchill a dit que la situation avait été étudiée dans son ensemble aux plus hauts échelons aux États-Unis. Par suite, le Gouvernement des États-Unis a informé le Canada qu'il regrettait que la Commission de l'énergie atomique des États-Unis ne serait pas en mesure de se prévaloir d'aucune partie des options. Toutefois il a été convenu de négocier un régime à échéance différée avantageux pour les deux pays. Il est résulté de ces négociations l'accord dont a parlé M. Churchill.

Pour appliquer cette échéance différée à la production canadienne, il sera nécessaire de procéder à des échanges de contrats entre les compagnies canadiennes. Aussi, l'Eldorado a-t-elle établi les principales conditions techniques suivantes, lesquelles gouverneront l'acquisition par un producteur de la partie non réalisée d'un contrat à un prix spécial:

1. Les livraisons à l'Eldorado par le producteur acquéreur doivent se poursuivre à une cadence ne dépassant pas celle qui est prévue dans le contrat.
2. Le prix de base de toutes les livres acquises sera le(s) prix convenu (s) dans le contrat en vertu duquel ces quantités sont acquises.
3. Sauf dans le cas de quantités dont le prix est établi à 8 dollars américains, l'Eldorado proposera des paiements anticipés de \$2.50 par livre d' U_3O_8 pour chaque livre différée. Ces paiements anticipés se feront à peu près en même temps que se serait fait la livraison de ces quantités s'il n'y avait pas eu d'échéance différée. Ces paiements anticipés ont été rendus possibles grâce à des paiements de ce genre à l'Eldorado par la Commission de l'énergie atomique des États-Unis et l'*United Kingdom Atomic Energy Authority*. En outre, l'*United Kingdom Atomic Energy Authority* a proposé un paiement anticipé de \$1.50 la livre sur toute partie (de la production) jusqu'à concurrence de seize millions de livres de la quantité prévue par leurs contrats existants et pouvant être différée jusque dans la période s'étendant du 1^{er} janvier 1965 au 30 novembre 1966.
4. Les prescriptions relatives aux concentrés d'uranium à livrer en vertu des nouveaux arrangements différeront quelque peu de celles des contrats existants.
5. Tout l'uranium livré en vertu des nouveaux arrangements doit provenir de concessions ou de propriétés minières (ou régions, dans le cas d'un producteur qui exploite une usine pour l'exécution de commandes) qui sont spécifiées dans les contrats existants comportant des prix spéciaux et en vertu desquels des livraisons ont été faites à l'Eldorado.

M. Churchill a aussi annoncé qu'à la lumière des circonstances actuelles, le Gouvernement avait retiré l'offre qu'il avait d'abord faite le 16 mars 1948 d'acheter de l'uranium selon le barème des prix publié. De fait, aucun uranium

n'a été acheté en vertu de cette offre pendant les douze années qu'elle a été en vigueur et il ne serait pas possible de l'y maintenir davantage, vu qu'il n'y a pas de perspectives de débouchés immédiats pour des quantités d'uranium considérablement plus grandes que celles que prévoient les contrats.

(Avis aux rédacteurs et aux correspondants: La Commission de l'énergie atomique des États-Unis a annoncé aujourd'hui les grandes lignes de ses nouveaux arrangements avec l'organisme du Gouvernement canadien, l'Eldorado Mining and Refining Limited. A toutes fins utiles, une copie de cette déclaration est ci-annexée.)

La Commission de l'énergie atomique des États-Unis
Washington (D.C.)

Communiqué

A publier—6 heures du soir,
heure de l'Est, le
vendredi 6 novembre 1959

Les États-Unis n'useront pas de leurs droits d'options avec le Canada en matière d'uranium, mais adoptent un plan de livraisons s'échelonnant au cours de la période s'étendant de 1962 à 1966.

Le président John A. McCone a annoncé aujourd'hui que la Commission de l'énergie atomique des États-Unis ne sera pas en mesure d'exercer ses droits d'option pour acheter des quantités additionnelles de concentrés d'uranium canadien au cours de la période qui suivra 1962, mais elle a consenti à un arrangement avec le Canada en vertu duquel l'échéance des contrats s'étendra au cours de la période allant du 31 mars 1962 au 31 décembre 1966. En raison de l'importance de cette question, le Gouvernement des États-Unis n'en est arrivé à cette décision qu'après en avoir fait une étude minutieuse au plus haut niveau.

En vertu de l'entente relative aux livraisons différées qui a été signée cette semaine, l'ensemble des engagements de la Commission relatifs à l'achat d'uranium canadien demeure inchangé en ce qui concerne le nombre de livres devant être livrées et les prix à payer en vertu des contrats en vigueur. Les deux pays sont d'avis que cette entente comporte des avantages réciproques.

Lors de rencontres avec M. McCone en avril dernier, M. Gordon Churchill, ministre canadien du Commerce, a insisté sur une décision prompte et favorable à l'égard des options de la Commission. Il a souligné l'importance de la vente d'uranium canadien aux États-Unis du point de vue de l'industrie canadienne de l'uranium et de l'économie nationale. Le ministre a également souligné que l'industrie canadienne de l'uranium a été mise sur pied à la demande pressante de la Commission.

M. McCone a dit qu'il comprenait les problèmes du Canada et a fait observer qu'en fournissant de l'uranium, le Canada avait apporté une contribution de premier ordre à la défense du monde libre. Il a fait observer également, que les engagements de la Commission en ce qui concerne l'achat d'uranium pour les deux ou trois prochaines années dépassent les besoins prévus pour cette période. Pour la période qui suivra, la Commission a encore des engagements importants avec des producteurs nationaux, engagements qui s'étendent jusqu'en 1966. La surproduction actuelle est largement attribuable à l'expansion rapide de la production au cours des quelques dernières années.

En vertu de contrats qu'elle a passés avec le Canada et qui expirent le 31 mars 1962 et le 31 mars 1963, la Commission pouvait, grâce à une option en vigueur jusqu'au 31 mars 1961, échelonner ses achats jusqu'au 31 décembre 1966 au prix de \$8 (dollar américain) la livre d' U_3O_8 à l'égard du concentré au moulin. La Commission a signé un contrat distinct avec l'Eldorado Mining and

APPENDICE "K"

L'Eldorado Aviation Limited

Le rôle de cette compagnie est de seconder les vastes entreprises de la compagnie-mère, travail qu'un organisme subordonné est le mieux à même de réussir.

Le cœur de l'*Eldorado Mining and Refining Limited* est la mine de Beaverlodge. Là, quelque 700 employés travaillent dans des établissements qui ont coûté environ 32 millions de dollars et qui produisent chaque année une quantité d'uranium d'une valeur de 20 millions de dollars. Le centre le plus rapproché est Edmonton, qui est situé à environ 450 milles au sud. Aucune route, aucun chemin de fer ne relie les deux régions. En plus de seconder la compagnie-mère, l'*Eldorado Aviation Limited* transporte des hommes et des approvisionnements aux agences disséminées de la *Northern Transportation Company Limited* entre Waterways (Alberta) et Tuktoyaktuk sur l'océan Arctique.

Pour effectuer ce transport, il faut avant tout avoir un service aérien toujours souple et disponible, qui doit allier le maximum d'économie au maximum de sécurité.

Deux exemples serviront à démontrer combien ce genre de service est indispensable.

En novembre 1951, quand le feu a détruit l'établissement de concentration de Port Radium on a élaboré un programme de reconstruction qui prévoyait un service aérien d'urgence qui devait transporter des matériaux de construction à l'emplacement en question. La direction de l'aviation, comme on l'appelait alors, entreprit un service aérien d'urgence. Outre les quatre voyages hebdomadaires réguliers d'Edmonton nécessaires à l'approvisionnement de la mine, un avion DC-3 a transporté à la mine 400,000 livres de matériel et d'approvisionnement de même que 236,000 livres supplémentaires de bois; grâce à ce service les pertes subies à cause du feu ont représenté moins de six mois de production.

De plus à la fin de 1956, et au début de 1957, on a construit une annexe à l'établissement de Beaverlodge, ce qui a nécessité le transport de 4.6 millions de livres de matériaux qu'on a transportés par avion de Fort Murray. On a institué un service aller-retour de 24 heures afin de faire le transport du matériel requis d'urgence; pendant cette période, on a fait appel aux services des avions dans la mesure incroyable de 89 p. 100.

Un autre facteur important dans le rendement de l'*Eldorado Aviation* est l'ingéniosité des méthodes de transport des marchandises qu'elle a mises au point. Comme son volume s'accroissait constamment, il fallait trouver un moyen de charger et de décharger les avions autrement qu'à la main, et on cherchait sans cesse d'en découvrir. On a donc tenté l'expérience du système de mécanisme à cliquets. Ces expériences ont abouti à la création et à la construction d'un système de cliquets de bois simplifié, muni d'un dispositif mécanique absolument unique dans le transport aérien qui permet de charger et de décharger tout le matériel y compris des tonneaux de précipités de 500 livres, mécaniquement et non manuellement. Grâce à ce système, on a réalisé des économies de temps et d'argent appréciables. Les cliquets sont construits par le personnel préposé à l'entretien pendant des périodes où il n'y a pas beaucoup de travail, à un prix de beaucoup inférieur à celui qu'on paie quand on les achète. Grâce à ce système aussi, on peut charger et décharger le DC-4 de la compagnie en l'espace de 30 minutes alors qu'il fallait deux heures auparavant. Cette économie de temps est extrêmement importante pendant les mois de grand froid quand il faut partir les moteurs à des températures au-dessous de zéro. Les rapides volte-face sont aussi importantes quand il s'agit

d'élaborer le chargement de dynamite et d'oxygène liquide car, dans ce cas, les délais de manutention peuvent augmenter les risques.

Depuis l'introduction du système de mécanisme à cliquets, on a calculé qu'on a économisé \$1,000 par mois sur les salaires et la main-d'œuvre ordinaire uniquement. Le fait que les autres spécialistes du transport aérien des États-Unis et du Canada qui possèdent de grandes flottes aériennes aient manifesté le désir d'obtenir des précisions sur la façon dont l'*Eldorado* a augmenté son rendement, est significatif.

Un autre élément du succès de ce service aérien réside dans le fait que le personnel travaille ensemble depuis longtemps. Plusieurs membres du personnel de 1943 travaillent dans cet organisme depuis qu'il a été fondé il y a 17 ans et on a fait très peu de changements récemment dans les rangs du personnel préposé aux envolées et à l'entretien.

L'entretien est aussi un facteur primordial. Pour qu'une compagnie aérienne offre un bon service il faut que le personnel et les passagers fassent le voyage en pleine confiance ce qui signifie un entretien des plus soignés.

En raison des immobilisations considérables auxquelles doivent faire face les compagnies d'aviation et du personnel de terre considérable requis, les frais d'exploitation sont grandement influencés par le nombre exact des heures de vol de l'avion. Le personnel préposé à l'entretien a donc le devoir de veiller à ce que les interruptions soient réduites au minimum, que le matériel soit toujours prêt quand on en a besoin pour qu'on puisse faire le transport des marchandises dans les meilleures conditions.

L'entretien de l'*Eldorado Aviation* est assumé par un personnel de 16 ingénieurs et mécaniciens. Sept d'entre eux travaillent depuis plusieurs années pour la compagnie; leurs années de service s'élèvent en moyenne à onze ans, ce qui signifie que le travail est accompli par des hommes qui apprécient à leur juste valeur les tâches que la compagnie est appelée à remplir.

Dès le début de la fondation de l'*Eldorado Aviation*, les équipes préposées à l'entretien ont travaillé comme et quand on leur demandait de le faire et ont même parfois travaillé plus de 24 heures quand il y avait des travaux urgents à faire. Comme les envolées prévues à l'horaire se font pendant le jour, c'est le soir qu'on doit procéder à la vérification et à l'entretien des avions. La compagnie a ses quartiers dans un hangar de l'aéroport municipal d'Edmonton. Quand un avion revient d'une envolée, ou quand les envolées du jour sont terminées on achemine l'avion vers le hangar où le personnel préposé aux envolées des avions commence à charger et à décharger l'avion alors que le personnel préposé à l'entretien veille à la vérification, à la mise en service et à l'entretien nécessaire.

Il survient parfois des pannes mécaniques dans des régions éloignées, ce qui signifie qu'il faut envoyer du personnel par avion à ce champ d'aviation. Ce travail, exécuté souvent dans l'obscurité et dans des conditions climatiques extrêmement pénibles, exige beaucoup de résistance et d'habileté. Heureusement, grâce à un entretien soigneusement prévu, ces réparations sont réduites à leur minimum.

On peut se faire une idée de l'ampleur des exploitations de la compagnie si on sait que l'*Eldorado Aviation Limited* transporte à elle-même autant de marchandises à l'extérieur d'Edmonton que toutes les compagnies d'aviation réunies.

Depuis sa création en mai 1944, jusqu'à 1960, l'*Eldorado* a :

transporté	56,160 tonnes de marchandises
transporté	80,234 passagers
volé	10,445,000 milles
dans l'espace de	58,900 heures

La flotte de la compagnie consiste à l'heure actuelle d'un Douglas DC-3, d'un Douglas DC-4 et d'un hélicoptère Sikorsky.

Quand le service aérien a été créé il faisait partie de l'*Eldorado Mining and Refining Limited* dont il était une division, mais en 1953 il a été constitué en société filiale distincte, au capital de 50,000 actions au pair de \$1 dont on a émis 28,006 actions soit 5 actions statutaires détenues par les administrateurs et le reste par la compagnie-mère. Les administrateurs de la compagnie sont les suivants:

- A. B. Caywood, président et directeur général de la compagnie.
- W. M. Gilchrist, président de la compagnie-mère et de la *Northern Transportation Company Limited*.
- H. E. Lake, un des vice-présidents de la compagnie-mère et de la *Northern Transportation Company Limited*.
- W. J. Bennett, un des administrateurs de la compagnie-mère.
- P. L. P. Macdonnell, un des avocats du bureau Milner, Steer, Dyde, Massie, Layton, Cregan et Macdonnell.

La compagnie n'est pas une compagnie de transport publique. Elle détient une licence de transport aérien commercial conférée par un contrat appartenant à la classe 5, émis par la Commission des transports aériens et en vertu d'un contrat offre un service aérien au prix de revient à l'*Eldorado Mining and Refining Limited* et à la *Northern Transportation Company Limited*.

Un bilan et un état de frais d'exploitation de 1960 comparé à 1959 sont annexé au présent appendice.

ELDORADO AVIATION LIMITED
BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1960

	1960	1959
A C T I F		
Disponibilités:		
Encaisse.....	\$ 9,584	\$ 7,606
Comptes recevables.....	37,787	96,450
Dépenses payées d'avance—Matériel nécessaire à l'exploitation, etc.....	95,363	95,858
	\$ 142,734	\$ 199,914
Frais non amortis de la contribution à la caisse de retraite des employés à l'égard des prestations pour services passés (porté ci-contre).....	\$ 80,000	\$ 120,000
Capitaux fixes, au prix coûtant.....	908,432	861,926
Moins: Provision accumulée en vue de la dépréciation.....	654,135	597,634
	254,297	264,292
	\$ 477,031	\$ 584,206
P A S S I F		
Comptes payables.....	\$ 34,297	\$ 40,927
Eldorado Mining and Refining Limited—Prêt.....	107,045	178,409
Contribution à la caisse de retraite des employés à l'égard des prestations pour services passés.....	80,000	120,000
Capital:		
Capital social:		
Autorisé—50,000 actions à \$1.....	28,006	28,006
Émis —28,006 actions, entièrement payées.....	—	—
Excédent:		
Solde: 1 ^{er} janvier.....	216,864	216,864
Plus: Profits nets de l'assurance reçue à l'égard des avions détruits totalement dépréciés.....	10,819	—
	227,683	216,864
	\$ 477,031	\$ 584,206

ELDORADO AVIATION LIMITED

ÉTAT DES DÉPENSES RECOUVRABLES POUR L'ANNÉE PRENANT FIN LE 31 DÉCEMBRE 1960

	1960	1959
Exploitation, entretien et administration:		
Salaires et contribution à la caisse de retraite des employés.....	\$ 287,847	\$ 271,688
Approvisionnements.....	237,600	263,795
Provision en vue de la dépréciation.....	106,726	153,267
Réparations.....	99,217	106,530
Assurance.....	65,461	66,339
Dépenses relatives au hangar.....	44,422	46,813
Frais d'atterrissage et entretien de la radio.....	18,226	19,877
Voyages.....	8,292	3,477
Intérêt.....	8,028	13,381
Divers.....	16,350	16,886
Total des dépenses.....	<u>\$ 892,169</u>	<u>\$ 962,053</u>

REMARQUE: Les dépenses ci-haut mentionnées ont été assignées comme suit et ont été recouvrées ou sont recouvrables de

l'Eldorado Mining and Refining Limited.....	\$ 787,382	\$ 856,335
la Northern Transportation Company Ltd.....	104,787	105,718
	<u>\$ 892,169</u>	<u>\$ 962,053</u>

APPENDICE "L"

*Northern Transportation Company Limited**Historique*

Jusqu'à la découverte des minerais de pechblende dans la région du Grand Lac de l'Ours, et d'or dans la région de Yellow Knife, les moyens de transports dans le bassin de Mackenzie se limitaient aux bateaux York et un peu plus tard aux bateaux à aubes qui desservaient les postes de traite, les missions et les stations du gouvernement. Le transport commercial comme tel a commencé vers 1930 et la *Northern Transportation Company Limited*, qui constitue maintenant la plus importante compagnie de transport, a reçu sa charte en 1935. Quand le gouvernement a exproprié l'*Eldorado Mining and Refining Limited* en 1944 les actions de la filiale, la *Northern Transportation Company Limited* ont été acquises et la compagnie s'est maintenue en tant que filiale entièrement subordonnée à l'Eldorado.

Organisation et activités

La compagnie figure à l'annexe D de la Loi sur l'administration financière et comme telle ne reçoit pas de fonds du parlement. Le capital autorisé de la compagnie consiste en 50,000 actions, sans valeur au pair. 1,520 actions ont été émises, dont 1,514 sont détenues par la compagnie-mère, l'*Eldorado Mining and Refining Limited*; les six autres actions sont des actions statutaires détenues par les six administrateurs:

Les administrateurs actuels de la compagnie sont les suivants:

W. J. Bennett, un des administrateurs de la compagnie-mère.

A. B. Caywood, président de l'*Eldorado Aviation Limited*.

W. M. Gilchrist, président de la compagnie-mère.

W. B. Hunter, directeur général de la compagnie.

H. E. Lake, un des vice-présidents de la compagnie-mère.

P. L. P. Macdonnell, un des avocats du bureau Milner, Steen, Dyde, Massie, Layton, Cregan et Macdonnell.

M. Gilchrist est président de la compagnie; le secrétaire et le trésorier de la compagnie-mère détiennent les mêmes fonctions dans la filiale. La feuille de salaire permanente comprend 250 noms, mais l'emploi atteint un sommet au moment de la saison de la navigation, époque à laquelle il s'élève à environ 545.

La compagnie a son siège social à Edmonton et possède des succursales à Waterways (Alberta); Bushell (Saskatchewan); Fort Smith, Yellowknife, Bear River Rapids et Tuktoyaktuk (Territoires du Nord-Ouest). La flotte primitive de la compagnie comprenait plusieurs chalands et toueurs en bois achetés pour la somme de \$140,000. Au 31 décembre 1961, la flotte comprenait 25 toueurs actionnés par moteur diesel et 98 chalands en acier, qui avec les bâtiments et l'équipement représentent un investissement total de plus de douze millions et quart de dollars. La compagnie fait environ 70 p. 100 du transport de marchandises sur le Mackenzie; l'Eldorado en fait 26 p. 100 et les autres expéditeurs le reste. La moyenne du transport de l'Eldorado diminue constamment depuis quelques années et continuera de diminuer en 1961 à cause de la fermeture de la mine de Port Radium.

Tous les transporteurs sur le fleuve Mackenzie fonctionnent sous l'autorité de la Commission des transports. Cela veut dire, entre autres choses, que le transporteur doit obtenir un permis de circulation de la Commission et produire ses tarifs devant celle-ci. La Commission a la juridiction complète sur tous les tarifs, contrairement à la situation qui existe concernant les services des lacs et les services de cabotage où les cargaisons en vrac sont exemptes

de l'autorité de la Commission. Cet arrangement comporte autant d'avantages que de désavantages. Du point de vue de l'expéditeur tout autant que du transporteur, l'avantage manifeste est la possibilité de recourir à une cour de justice où les griefs se rapportant aux taux peuvent se discuter et se régler. Il y a désavantage en ce sens qu'il est difficile d'accommoder les exigences et les façons de procéder de la Commission des transports à quelques-unes des conditions uniques d'exploitation. Toutes ces questions peuvent être discutées sous le titre général de climat, niveaux de l'eau et volume de marchandises.

Un simple regard sur une carte ne saurait donner une connaissance véritable de l'étendue de la région que dessert la compagnie. A partir de la base de l'exploitation, à Waterways (Alb.), la fin de la voie ferrée, jusqu'à Tuktoyaktuk, à l'embouchure du Mackenzie, il y a environ 1,700 milles. En comptant les services de routes secondaires jusqu'à Bushell, sur le lac Athabaska, Yellowknife, sur le Grand Lac des esclaves et Port Radium, sur le lac Great Bear, le rayonnement total de la flotte de la compagnie est d'environ 2,400 milles. Ces routes se trouvant entre le 56° et le 70° latitude nord, le climat a une influence importante sur l'exploitation. En général, la navigation, à Waterways ne commence pas avant le milieu de mai. Il est impossible de traverser le lac Athabaska avant le 1^{er} juin, le Grand Lac des esclaves avant la mi-juin et le lac Great Bear avant la mi-juillet. Quant à la fin de la saison, les glaces obligent ordinairement de fermer la navigation sur le lac Great Bear et le bas Mackenzie à la fin de septembre, alors que sur les rivières de l'Esclave et Athabaska la navigation finit entre le 1^{er} et le 15 octobre.

Le niveau des eaux constitue un grave problème. Des inondations se produisent au début de la saison, à cause de l'eau qui descend des montagnes, mais à moins que les pluies soient abondantes au milieu de l'été, ce qui est rare, la baisse des eaux, surtout celles de l'Athabaska, ne survient que vers la fin de la saison de navigation.

Les eaux basses donnent lieu à des problèmes de fonctionnement. D'abord, il faut que l'équipement de flottement soit conçu de façon à satisfaire à deux sortes d'exigences très variées et compensatrices: le faible tirant d'eau pour les cours d'eau (2 pi. 6 po. dans le cas de la rivière Athabaska) et le fort tirant d'eau, pour les grands lacs. Comme dans la plupart des compromis, la construction n'est pas tout à fait satisfaisante pour l'une et l'autre condition. Ensuite, le niveau inférieur de l'eau qui se produit en août et en septembre fait diminuer jusqu'à 65 p. 100 la capacité de transport des barges. Ces deux éléments, la construction et le chargement partiel ont tendance à faire augmenter les frais d'exploitation.

Dans le réseau du fleuve Mackenzie, il y a deux portages qui contribuent à augmenter les frais et à prolonger le temps requis pour le déplacement des marchandises. Le premier de ces portages contourne une série de trois rapides sur la rivière de l'Esclave et va de Fort Fitzgerald à Forth Smith, une distance de 16 milles. Tout le fret se dirigeant vers le nord doit être déchargé à Fort Fitzgerald, puis transporté en camion en suivant le portage, jusqu'à Bellrock, le terminus de la compagnie situé près de la rivière à quelque 8 milles de Fort Smith. Quant à l'autre portage, il va de la rivière de l'Ours, qui se jette dans le grand lac de l'Ours, jusqu'au fleuve Mackenzie. Ce portage contourne une série de rapides qui s'étendent sur une distance de dix milles. Là encore il faut décharger le fret se dirigeant dans l'une ou l'autre direction.

Le volume est à la base de l'exploitation économique et efficace de tous les modes de transport. En outre, le succès de toute entreprise de transport dépend de la régularité du fret et de la mesure dans laquelle il est possible d'utiliser l'outillage. Malheureusement, le développement de la région desservie par la compagnie a fourni un exemple qui a sa répercussion dans l'irrégularité des tonnages disponibles, ce qui engendre des problèmes pour le maintien du minimum des services et l'utilisation efficace du matériel.

Pour considérer tout d'abord la question du volume du tonnage brut transporté, les chiffres suivants peuvent avoir leur intérêt:

Année	Tonnes	Année	Tonnes
1944	28,739	1953	79,269
1945	14,252	1954	90,623
1946	27,055	1955	122,713
1947	35,401	1956	187,240
1948	48,473	1957	188,641
1949	38,482	1958	192,066
1950	42,593	1959	174,058
1951	53,360	1960	142,632
1952	69,828		

Il est à remarquer que, en considération des distances en cause ainsi que la quantité et la variété du matériel requis, les chiffres ne sont pas considérables. Par exemple, il faudrait se rappeler qu'un cargo circulant sur les Grands lacs peut transporter près de 225,000 tonnes en une seule saison de navigation. On remarquera aussi, d'après le tableau ci-dessus, que pendant les années allant de 1945 à 1948, la quantité de marchandises s'est accrue d'année en année; en 1949, le tonnage a baissé de 20 p. 100 par rapport à l'année précédente, pour reprendre un peu de cette perte en 1950. Puis, de 1951 à 1958 inclusivement, le tonnage a augmenté chaque année, alors qu'en 1959, il a commencé à baisser et davantage en 1960. Jusqu'à 1963 environ toutes les indications convergent vers de continuelles réductions importantes et, à ce moment-là, il est à prévoir que le volume va s'uniformiser.

Une situation encore plus grave est celle du trafic en sens unique. Pendant la période de 1944 à 1960 inclusivement, la proportion a été de 10 pour un, soit pendant qu'une tonne était transportée vers le sud, il y en avait dix vers le nord. En certaines saisons, le déséquilibre s'est accentué jusqu'à 22 pour un.

En 1950, la Commission des transports a établi un tarif basé sur les distances entre certains points du bassin du Mackenzie. A ce moment-là, les taux de la *Northern Transportation Company* aux points de la ligne principale étaient inférieurs aux taux normaux fixés par la Commission et bien peu de changements étaient nécessaires. En 1955, à l'ouverture de la saison de navigation, tous les taux de fret en général sur le fleuve Mackenzie, au nord du Grand lac de l'Esclave, ont été réduits d'environ 19 p. 100. De nouveau, en 1956, les taux pour tous les points au nord de Fort Smith ont été réduits de pourcentages variant de 12 à 19 p. 100. Les taux pour l'huile en vrac, de Norman Wells à Yellowknife ont été réduits de 16.6 p. 100 en 1955 et de 12 p. 100, en 1956, soit une réduction totale de 26.7 p. 100, dans une période de deux ans. Ces réductions des taux sont attribuables à l'augmentation du volume du fret et aux épargnes obtenues grâce à l'usage de cliquets et à d'autres moyens mécaniques de manipulation.

Placement de capitaux et bénéfiques

Comme on l'a dit précédemment, la première flotte de la compagnie composée de bateaux-remorqueurs et de barges a été achetée au prix de \$140,000. Au cours des quinze années écoulées entre 1944 et 1958, inclusivement, la compagnie a dépensé approximativement douze millions de dollars pour du matériel de marine ainsi que pour des bâtiments et du matériel destinés aux diverses agences, dans le but de satisfaire les exigences de trafic allant en augmentant. Tous les bénéfices nets de la compagnie, plus une part importante mise de côté pour la dépréciation, ont servi à financer cette expansion de matériel et de facilités. Nul dividende n'a donc pu être payé par la compagnie. Parmi les

pièces au présent appendice se trouvent un bilan et un état se rapportant aux revenus et dépenses pour l'année terminée le 31 décembre 1960 avec un état comparatif pour l'année 1959.

L'avenir de la compagnie

Au cours de 1960, la *Northern Transportation Company Limited* a enregistré une diminution importante dans la quantité de marchandises transportées et les résultats de l'exploitation ont été que les profits ont égalé les dépenses. La fermeture de la mine de Port Radium et de petites mines dans la région de Beaverlodge, en Saskatchewan, a eu pour effet une perte permanente de cargaison, qui, avec l'augmentation de la concurrence de la part du camionnage entre Edmonton et Yellowknife, pose un problème à étudier quant aux projets à long terme pour l'avenir de la compagnie dans la région.

NORTHERN TRANSPORTATION COMPANY LIMITED

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1960

	1960	1959
A C T I F		
Actif courant:		
En caisse.....	\$ 277,132	\$ 171,501
Dépôts à court terme.....	2,000,000	1,600,000
Comptes à recevoir.....	242,906	1,001,978
Frais d'exploitation payés d'avance, fournitures, etc.....	487,260	520,026
	<u>\$ 3,007,298</u>	<u>\$ 3,293,505</u>
Dépôts à court terme retenus pour la <i>Marine Insurance Investment Fund</i>	\$ 500,000	\$ —
Immobilisations au prix coûtant.....	\$ 12,327,390	\$ 12,269,376
Moins: réserves accumulées pour la dépréciation.....	9,934,730	9,301,558
	<u>\$ 2,392,660</u>	<u>\$ 2,967,818</u>
	<u>\$ 5,899,958</u>	<u>\$ 6,261,323</u>
P A S S I F		
Passif courant:		
Comptes à payer.....	\$ 121,725	\$ 547,864
Réserves sur l'impôt sur le revenu.....	4,611	—
	<u>\$ 126,336</u>	<u>\$ 547,864</u>
Réserve pour l'assurance maritime.....	\$ 500,000	\$ 100,000
Capital social:		
Autorisé—50,000 actions sans valeur nominale.....	—	—
Émis — 1,520 actions—libérées.....	152,000	152,000
Excédent, d'après l'état de l'excédent.....	5,121,622	5,461,459
	<u>\$ 5,273,622</u>	<u>\$ 5,613,459</u>
	<u>\$ 5,899,958</u>	<u>\$ 6,261,323</u>

NORTHERN TRANSPORTATION COMPANY LIMITED

ÉTAT DES REVENUS ET DES DÉPENSES POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1960

	1960	1959
Revenus:		
Revenus du transport.....	\$ 2,728,104	\$ 3,736,879
Divers.....	151,253	110,410
	<u>\$ 2,879,357</u>	<u>\$ 3,847,289</u>
Dépenses:		
Fonctionnement et entretien:		
Traitements et salaires.....	\$ 918,445	\$ 1,113,424
Réserves pour la dépréciation.....	693,777	754,503
Réparations et entretien.....	354,391	455,394
Combustible, essence, huile et lubrifiants.....	161,122	195,792
Dépenses du mess.....	138,715	171,402
Entretien des camions et tracteurs.....	52,449	71,165
Assurance.....	50,295	82,561
Frais d'aiguillage, de surestaries et de voies d'évitement.....	37,035	21,033
Transport des employés.....	23,478	26,289
Subventions au lieu de taxes municipales.....	22,322	22,115
Équipement de cliquets.....	13,853	34,994
Divers.....	44,889	64,377
	<u>\$ 2,510,771</u>	<u>\$ 3,013,049</u>
Administration:		
Traitement des agents exécutifs.....	\$ 22,567	\$ 34,000
Autres traitements.....	104,829	99,397
Contributions au plan de pension des employés.....	77,408	43,759
Bureau d'Ottawa.....	15,000	15,000
Réserves pour la dépréciation.....	10,227	13,807
Divers (y compris les frais légaux \$266; honoraires du directeur \$475)	73,781	67,617
	<u>\$ 303,812</u>	<u>\$ 273,580</u>
	1960	1959
Coût de prestations additionnelles concernant un ancien service par suite de l'établissement d'un nouveau plan de pension pour les employés.....	\$ —	\$ 400,000
	<u>\$ 2,814,583</u>	<u>\$ 3,686,629</u>
Gain d'exploitation.....	\$ 64,774	\$ 160,660
Moins: réserves pour l'impôt sur le revenu.....	4,611	76,165
BÉNÉFICE NET	<u>\$ 60,163</u>	<u>\$ 84,495</u>

NORTHERN TRANSPORTATION COMPANY LIMITED

État de l'excédent pour l'année terminée le 31 décembre 1960

Solde au 1 ^{er} janvier 1960.....	\$ 5,461,459
Moins: transfert à la réserve pour l'assurance maritime.....	400,000
	<u>5,061,459</u>
Plus: Bénéfice net pour l'année, d'après l'état des revenus et des dépenses...	60,163
Solde au 31 décembre 1960.....	<u>\$ 5,121,622</u>

Le PRÉSIDENT: Il reste quelques minutes, messieurs. Voulez-vous poser quelques questions?

M. SLOGAN: Relativement à l'*Eldorado Aviation Limited*, faites-vous en ce moment le service à quelques-unes des stations de ligne avancée de pré-alerte au moyen d'avions ou uniquement au moyen de bateaux?

M. GILCHRIST: Non, tout ce que nous faisons à l'égard de la ligne avancée de pré-alerte est de servir les équipages que nous envoyons pour le fonctionnement des bateaux pendant l'été. Autrement dit, nous les conduisons là-bas et nous les ramenons. Nous transportons le courrier ainsi que le personnel de surveillance nécessaire pendant la saison et les aliments frais, etc. Il s'agit donc du service ordinaire du personnel et des fournitures.

M. SLOGAN: Quelques compagnies d'aviation rivalisant entre elles afin d'obtenir le contrat pour la ligne avancée de pré-alerte ont-elles fait des démarches pour acheter la compagnie *Eldorado Aviation*?

M. GILCHRIST: On nous a pressentis au cours des derniers six mois en vue d'acheter la compagnie en question.

M. SLOGAN: Et quelle est l'attitude de l'*Eldorado* par rapport à l'entretien de cette ligne d'aviation? Veut-elle continuer l'exploitation?

M. GILCHRIST: Quant à l'*Eldorado Aviation*, l'attitude de l'*Eldorado* est celle-ci: Si les fonctions que remplit l'*Eldorado Aviation* peuvent s'accomplir de façon plus économique en les confiant à une autre compagnie, c'est ce qui se fera. Jusqu'ici, on n'en a pas trouvé. De fait, les offres d'achat que nous avons reçues jusqu'ici n'étaient pas avantageuses.

Nous avons consulté une compagnie de l'extérieur ayant l'expérience de ces choses. Elle a examiné les offres reçues, par rapport aux frais d'exploitation de l'*Eldorado Aviation*. Les études faites jusqu'ici démontrent que nous devrions déboursier plus de cent mille dollars, en plus de la valeur, quelle qu'elle soit, de nos propres avions. Nous avons les rapports de ces négociations. C'est la *Price Waterhouse* qui a examiné la situation pour nous. Nous avons notre propre mémoire qui a été préparé et soumis à la Commission des transports aériens.

M. BRUNSDEN: Sur le même sujet, permettez-moi de demander pourquoi la Division de l'aviation a réduit ses tarifs, avec les années, alors que tous les autres tarifs augmentaient.

M. GILCHRIST: Je voulais parler du transport maritime. Quoi qu'il en soit, notre coût véritable par tonne-mille, pour le transport aérien et le personnel, a diminué avec les années. Depuis seize ans que nous faisons des affaires, période durant laquelle la division de l'aviation a fonctionné, les frais ont baissé presque continuellement.

M. SLOGAN: Vu la diminution des affaires, la compagnie d'aviation a-t-elle considéré l'idée d'étendre ses services en dehors de la région minière?

M. GILCHRIST: Non. D'après notre permis, nous ne pouvons pas faire le transport public. Cependant, nous avons reçu bien des demandes. Mais, nous ne pouvons vraiment pas le faire.

M. McILRAITH: Tout à l'heure, vous avez parlé d'une affaire qui est maintenant devant la Commission des transports aériens. Quelle est au juste cette affaire?

M. GILCHRIST: A la vérité, la Commission des transports aériens a été priée de passer un jugement sur cette affaire.

M. McILRAITH: Quelle affaire?

M. GILCHRIST: L'offre qu'a reçue l'*Eldorado* quant à la vente de sa Division de l'air, ou de cette compagnie d'aviation. Je crois que M. Davoud, le président de la Commission des transports aériens, joue en quelque sorte le rôle d'un juge dans cette affaire. Quant à la juridiction, j'ignore si celle du président en question s'applique dans le cas présent mais on lui a demandé d'agir en cette qualité.

M. McILRAITH: Alors, il ne s'agit pas d'une demande formelle de la part d'un acheteur en perspective quant à l'approbation du transfert?

M. GILCHRIST: Non, c'était une offre en bonne et due forme, du moins une offre faite à l'*Eldorado*. Et cette offre est en ce moment devant la Commission des transports aériens; mais, à vrai dire, ce n'est pas une question de décision formelle de la part de la Commission des transports aériens.

M. DUMAS: Est-ce la seule offre que vous ayez?

M. GILCHRIST: Nous avons reçu deux offres de la même compagnie. Nous en avons eu une au début de mai, l'an dernier, et une autre plus tard, en 1960.

M. MCILRAITH: Il y a un article ou encore un éditorial dans *News of the North*, édition du 10 février 1961, à ce sujet. Je vais en lire la première phrase:

Il a été proposé que la *Pacific Western Airlines* assume les fonctions de l'*Eldorado Aviation* pour faire le service à l'égard de la *Northern Transportation* et de la *Eldorado Mining and Refining*. Une demande à ce sujet a été soumise à la Commission des transports aériens, il y a déjà quelque temps et la PWA cherche à justifier cette transaction.

A la lecture de ce texte on pourrait dire qu'il y a eu une demande de la *Pacific Western Airlines*. On parle ici de la même chose que nous.

M. GILCHRIST: C'est la même chose exactement. Mais il semble qu'il y aurait moins de confusion à dire que la Commission des transports aériens a été priée de donner son opinion sur cette affaire, mais peut-être pas d'émettre un jugement.

M. MCILRAITH: Oui. Et quant à la question qui a été posée tout à l'heure relativement au rayonnement plus étendu de la compagnie d'aviation, j'imagine que vous êtes restreint par la charte de la compagnie-mère et par le décret du conseil ordonnant à la filiale et à la compagnie-mère de remplir les fonctions d'une compagnie minière. Vous avez lu la nouvelle déjà?

M. GILCHRIST: Oui.

M. MCILRAITH: Vous ne seriez donc pas en mesure de décider si, oui ou non, dans l'intérêt de la région du nord, la ligne d'aviation devrait être continuée? J'imagine que c'est une chose qui ne relève pas de votre juridiction?

M. GILCHRIST: Nous avons la responsabilité de diriger la compagnie *Eldorado* de la façon la plus profitable et la plus économique possible. Ce ne serait pas dans l'intérêt de la compagnie que de faire exécuter le service par quelqu'un d'autre.

M. MCILRAITH: Voilà le point que je voulais soulever. Maintenant, en tant que conséquence nécessaire, si l'intérêt public exige que la ligne soit maintenue pour des fins publiques, ce serait une décision à prendre ou une ligne de conduite à déterminer par le gouvernement, mais nullement par votre compagnie?

M. GILCHRIST: Je pense qu'il appartiendrait au gouvernement de décider.

M. MCILRAITH: Ce ne serait en aucun cas une décision à prendre par votre compagnie?

M. GILCHRIST: Non.

M. AIKEN: J'ai deux brèves questions à poser. On a parlé précédemment d'une transaction avec le Royaume-Uni qui peut être en ce moment une région sensible et intéressante. Je n'ai rien vu dans le mémoire concernant l'expiration des contrats en mars 1961. Sur quoi se fonde cette spéculation avec le Royaume-Uni?

M. GILCHRIST: Nul contrat n'expire en 1961. Quelle que soit la provenance de cette date, elle ne vient certainement pas de nous. Il n'y a rien qui puisse la justifier.

M. AIKEN: J'ai entendu des rumeurs touchant l'amoncellement des stocks d'uranium par quelques-uns des producteurs mentionnés dans le mémoire. Cela leur permettrait d'écouler leur production et de renvoyer leurs employés au moment qui leur serait le plus propice.

Est-ce possible en vertu du contrat? Peuvent-ils accumuler des réserves pour le Royaume-Uni, comme on le fait d'après l'accord, pour maintenir l'emploi et décider par la suite de garder leurs stocks et renvoyer tous leurs employés ou une partie de ceux-ci?

M. GILCHRIST: Conformément aux contrats que nous avons avec les producteurs, il y a une quantité définie que nous devons acheter chaque mois. En d'autres termes, ils peuvent nous livrer une certaine quantité chaque mois pendant toute la durée du contrat.

Voilà tout ce qu'achètera l'*Eldorado*. Voici maintenant l'autre point: nous n'exerçons aucun contrôle sur ce que pourra faire la mine.

Supposons, par exemple, que le conseil d'administration d'une compagnie en particulier décide qu'il est capable de produire en deux ans ce qu'il peut livrer à l'*Eldorado* en trois ans. Nous ne pouvons pas, d'après les contrats que nous avons présentement, nous mêler de cette décision. Ils peuvent accumuler la substance et nous la livrer au cours d'une période de trois années.

M. AIKEN: Y a-t-il un moyen de savoir si, oui ou non, la chose se pratique?

M. GILCHRIST: Nous n'avons que des rumeurs à ce propos et nous ne faisons aucune inspection. Autrement dit, nous avons mentionné que ce que l'on nous livrerait doit être conforme à certaines exigences. En dehors de cela, nous ne faisons nulle inspection de leurs agissements.

M. AIKEN: Vous n'en avez pas le droit?

M. GILCHRIST: Nous n'avons aucun droit raisonnable, mais nous devons nous assurer, de façon formelle, du moins, et nous le faisons, que la production de cette mine vient de cette propriété en particulier, car les concessions minières d'où peut venir la production sont spécifiquement indiquées dans le contrat. Mais quand nous sommes certains de cela, nous n'avons aucun droit sur tout ce que fait la compagnie.

M. AIKEN: Ce concentré peut-il s'accumuler pendant plusieurs années.

M. GILCHRIST: Oui, et sans se détériorer.

M. BATTEN: Nous avons débuté avec l'aviation et la division ne s'occupe que de vos affaires. Elle travaille exclusivement pour l'*Eldorado*?

M. GILCHRIST: L'*Eldorado* et la *Northern Transportation*.

M. BATTEN: Oui, l'*Eldorado* et la *Northern Transportation* mais il ne s'agit pas d'un transporteur public.

M. GILCHRIST: *Northern Transportation* est un transporteur public, mais l'*Eldorado Aviation*, d'après sa charte, ne peut transporter aucune des marchandises que transporte la *Northern Transportation*. Elle peut se mettre au service du personnel de la compagnie, transporter la nourriture et autres choses nécessaires, mais s'il s'agit de transmettre des marchandises qui sont envoyées à la *Northern Transportation*, cela nous ne le pouvons pas.

M. BATTEN: Voilà la réponse que je voulais.

M. DRYSDALE: Monsieur Gilchrist, je me demande si vous nous indiqueriez comment les contrats sont répartis parmi les divers producteurs. Sur quoi se fonde cette répartition?

M. GILCHRIST: Vous voulez dire au début?

M. DRYSDALE: Oui, il y aurait deux exemples à citer: d'abord au Canada où le producteur agit par l'entremise de l'*Eldorado* et, ensuite, par l'entremise de la *Combined Development Agency*.

Le PRÉSIDENT: Je me demande si ce n'est pas le gouvernement qui aurait la réponse à cette question.

M. McILRAITH: Ou entre les compagnies.

M. GILCHRIST: Vous voulez parler des contrats qui sont présentement en vigueur?

M. DRYSDALE: Oui, monsieur. Peut-être M. Gilchrist aimerait-il réfléchir jusqu'à demain?

Le PRÉSIDENT: Oui. Il peut vous donner des renseignements dès maintenant. Mais je pensais que votre question pouvait comprendre des contrats qui ont été accordés, le contrat britannique, par exemple.

L'adjudication de ce contrat à différentes mines ou compagnies dépendrait de la ligne de conduite du gouvernement. Quoiqu'il en soit, M. Gilchrist peut répondre en partie à votre question. Il peut commencer.

M. GILCHRIST: Il me faudra quelque temps, cinq ou dix minutes. Mais pour la situation du début, quand les contrats ou les lettres de déclaration d'intentions ont été émises et les contrats, rédigés, la compagnie minière a produit les résultats de leur mise en valeur qui indiquaient certaines réserves de minerai dans un nombre spécifique de concessions minières ou encore un certain groupe de concessions, après quoi ils ont dit à l'*Eldorado*, par écrit, à quel prix ils prétendaient être capables de faire cette production. En d'autres termes, ils ont déclaré quels seraient les capitaux requis pour la mise en valeur ainsi que les dépenses d'exploitation.

Munie de ces renseignements, l'*Eldorado* a examiné soigneusement les estimations, sans toutefois tenter de vérifier les chiffres, c'est-à-dire qu'elle n'a pas été sur les lieux pour vérifier les résultats des sondages, etc., ce qui aurait demandé un personnel énorme. Cependant, elle a examiné les estimations pour voir si elles étaient raisonnables.

Cela se passait au tout début. Après cela devait suivre la lettre de déclaration d'intentions et, remarquez bien, le prix ne devait pas dépasser \$10.50 la livre, en dernière instance. Toutefois, au tout début, les prix variaient selon les propriétés. Les contrats ont été faits de cette façon jusqu'au 31 mars 1956. A partir de ce moment-là on leur a dit que nulle commande ne serait considérée après le 31 mars 1956.

Jusqu'à ce moment, les contrats et les demandes qui avaient été reçus ont donc été évalués. Ensuite, on a ou rejeté les demandes ou bien rédigé les contrats, mais seulement jusqu'à la date en question. On a supposé qu'un contrat du gouvernement serait préparé pour satisfaire aux besoins de la A.E.C. et de la U.K. Atomic Energy Authority. Est-ce la réponse à votre question?

M. DRYSDALE: Peut-être pourrai-je aller un peu plus loin.

M. Murphy a dit: Quelle partie du contrat du Royaume-Uni n'a pas été livrée?

M. GILCHRIST: Ces livraisons commenceront peut-être en mars 1963.

M. DRYSDALE: Elles n'ont pas encore été faites?

M. GILCHRIST: Non.

M. DRYSDALE: Il s'agit de 12 millions de livres?

M. GILCHRIST: Non. 12,000 tonnes, soit 24 millions de livres. Il faudra la décision du gouvernement.

M. DRYSDALE: Et le montant précédent a été alloué au Royaume-Uni?

M. GILCHRIST: Oui.

M. SLOGAN: J'ai une question à poser au sujet de l'aviation.

M. McILRAITH: J'ai aussi d'autres questions sur le même sujet.

M. SLOGAN: Pouvons-nous en finir avec l'aviation ce matin?

Le PRÉSIDENT: Je ne pense pas que nous puissions en finir aujourd'hui. Nous abordons un aspect du fonctionnement de la compagnie au sujet duquel il y aura des tas de commentaires.

Nous avons fait tellement de choses ce matin que je ne pense pas que nous ayons à nous préoccuper d'une séance de l'après-midi. Nous allons ajourner jusqu'au moment de la prochaine séance, qui aura lieu demain matin à neuf heures et demie. La prochaine séance qui suivra aura lieu mardi, avec l'*Eldorado*, à moins d'un changement.

CHAMBRE DES COMMUNES

Quatrième session de la vingt-quatrième législature
1960-1961

COMITÉ SPÉCIAL
DES
RECHERCHES



Président: M. J. W. MURPHY

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 2

ELDORADO MINING AND REFINING LIMITED

SÉANCE DU VENDREDI 3 MARS 1961

TÉMOIN:

M. W. M. Gilchrist, président de l'*Eldorado Mining and Refining Limited*.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1961
24730-4-1

COMITÉ SPÉCIAL DES RECHERCHES

Président: J. W. Murphy

Vice-président: C. A. Best

et MM.

Aiken

Batten

Bissonnette

Bourget

Drunsden

Dumas

Forgie

Godin

Grafftey

MacLellan

McIlraith

Payne

Pitman

Slogan

Smith (*Winnipeg-Nord*)

Stewart

Secrétaire du Comité,

J. E. O'Connor.

PROCÈS-VERBAL

VENDREDI 3 mars 1961.

(3)

Le Comité spécial des recherches se réunit aujourd'hui à 9h.30 du matin sous la présidence de M. J. W. Murphy, président.

Présents: MM. Aiken, Batten, Best, Bourget, Brunsten, Drysdale, Dumas, Forgie, Grafftey, McIlraith, Murphy, Payne, Slogan et Stewart—(14).

Aussi présents: De l'*Eldorado Mining and Refining Limited*: M. W. M. Gilchrist, président; M. R. C. Powell, secrétaire, et M. R. E. Barrett, directeur des achats de minerai.

Le président fait observer qu'il y a quorum et il présente M. Gilchrist, qui est interrogé au sujet du «Programme de prolongation des livraisons», des contrats et des livraisons à l'Administration de l'énergie atomique du Royaume-Uni et à la Commission d'énergie atomique des États-Unis ainsi que sur l'avenir de l'uranium.

A 11 heures de la matinée, comme l'interrogatoire de M. Gilchrist n'est pas terminé, le Comité s'ajourne au mardi 7 mars 1961 à 10 heures du matin.

Le secrétaire du Comité,
J. E. O'Connor.

TÉMOIGNAGES

VENDREDI 3 mars 1961.

9 heures et demie du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Nous ne sommes qu'environ trois minutes en retard ce matin. Les membres du Comité consentiraient-ils maintenant à ce que nous abordions une partie du mémoire et que nous nous bornions à l'étude de cette partie?

M. DUMAS: Oui. J'aimerais, monsieur le président, que M. Gilchrist nous parle un peu de...

M. DRYSDJALE: Tout d'abord,—et je ne veux pas vous interrompre, monsieur Dumas,—ne pourrions-nous pas nous enquérir de ce que nous allons traiter ce matin. Autrement nous pourrions poser des questions qui s'écarteraient du sujet.

Le PRÉSIDENT: Je propose que nous nous en tenions à cette partie du mémoire qui concerne l'*Eldorado Mining*.

M. BEST: Sous quelle partie cela se trouverait-il?

J'aimerais, monsieur le président, que nous étudiions, par exemple, le programme de prolongation des contrats ou des achats.

Le PRÉSIDENT: Je crois que cette question a été soulevée hier. Elle est très importante et, en tant que président, je suis bien consentant, si vous le désirez, à ce que nous commencions par l'étude du programme de prolongation des livraisons.

M. DUMAS: J'aimerais à poser une question, monsieur le président. Bien que je n'aie pas l'intention d'insister pour que l'on se prononce là-dessus, j'aimerais bien que l'on prenne une décision à ce sujet.

J'ai demandé hier à M. Gilchrist s'il ne désirait pas dire quelque chose au sujet des travaux de recherches de l'*Eldorado Mining*. J'aimerais, monsieur Gilchrist, si la chose vous est possible, peut-être pas aujourd'hui mais quand vous le pourrez, que vous nous parliez de cette partie de votre activité, car je crois savoir que M. Wansbrough viendra témoigner la semaine prochaine au nom de la *Canadian Metal Mining Association*. En lisant le rapport de cette société je constate que le seul point sur lequel on veut bien dire quelque chose au sujet de l'*Eldorado* se rapporte au domaine de l'exploration. Il serait opportun, je crois, que le Comité soit informé au sujet du travail de recherche.

M. GILCHRIST: Cela vous agrée-t-il, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Si je vous comprends bien, monsieur Dumas, vous désirez faire savoir à M. Gilchrist que vous voulez poser des questions à ce sujet.

M. DUMAS: Oui, et j'espère que cela se fera avant que les représentants de la *Canadian Metal Mining Association* viennent témoigner.

Le PRÉSIDENT: Je reconnais qu'il nous faudrait nous assurer que la déposition de M. Gilchrist soit consignée au compte rendu avant de convoquer les autres témoins.

M. DUMAS: Oui, je vous remercie.

M. McLLRAITH: Quelle méthode vous proposez-vous d'employer, monsieur le président, dans l'étude de ce mémoire? Avez-vous l'intention de l'aborder page par page, en commençant par la première, ou voulez-vous procéder autrement?

Le PRÉSIDENT: Monsieur McIlraith, étant donné l'importante déclaration que M. Gilchrist a faite hier à l'égard des contrats, en particulier au sujet du contrat avec le Royaume-Uni, nous ferions bien, je crois, d'éclaircir cette question ce matin. Ce sujet est traité aux pages 38 à 42, comme vous pourrez le constater. Une fois cette question réglée, les membres du Comité pourront traiter toute autre question de leur choix.

M. BEST: Monsieur le président, j'aimerais à poser à M. Gilchrist deux ou trois questions à propos de ces contrats, au contrat avec le Royaume-Uni en particulier.

Devons-nous comprendre d'après ce mémoire que le contrat avec le Royaume-Uni comprend deux grandes commandes, une de 5,000 tonnes et une de 12,000 tonnes?

M. GILCHRIST: Cela n'est pas exact. Il y en a trois.

M. BEST: J'aimerais avoir des explications à ce sujet.

M. GILCHRIST: Il y a trois contrats avec le Royaume-Uni. Le premier porte sur une commande de 5,500 tonnes dont nous sommes en train de faire livraison.

M. DRYSDALE: Pourriez-vous donner vos chiffres en livres vu qu'il est question de livres dans votre mémoire.

M. GILCHRIST: Il y a trois contrats avec le Royaume-Uni. Le premier lions de livres dont nous sommes en train de faire la livraison. L'autre porte sur une commande de 10 millions de livres qui doivent être livrées au cours de la période de 1962-1963. Le troisième porte sur une commande de 24 millions de livres qui doivent être livrées au cours des années 1963 à 1966.

M. BEST: La prolongation s'applique-t-elle aux deux derniers contrats?

M. GILCHRIST: Jusqu'ici la prolongation ne s'applique qu'aux deux premiers.

M. McILRAITH: S'agit-il des contrats de 11 et de 10 millions de livres?

M. GILCHRIST: Oui; ce sont-là les contrats de 11 et de 10 millions de livres.

M. BEST: Le gouvernement ou un organisme quelconque agissant en son nom, ont-ils tenté de faire annuler l'un des deux derniers contrats?

M. GILCHRIST: Avec votre permission, j'aimerais à rendre ce point très clair. Peut-être n'ai-je pas été aussi précis que j'aurais dû l'être dans ma réponse d'hier. De toute façon, à venir jusqu'aujourd'hui il n'y a eu aucun indice laissant prévoir que certains de ces contrats ne seraient pas exécutés.

M. BEST: Y a-t-il une indication quelconque qui donne à entendre que les autorités du Royaume-Uni désirent modifier le montant, le prix ou le délai prescrit pour la livraison à l'égard de ces deux derniers contrats?

M. GILCHRIST: Elles sont toujours disposées à ouvrir de nouvelles négociations. Comme vous pouvez vous en rendre bien compte, le Royaume-Uni, qui a actuellement une accumulation de stocks, désireraient peut-être un adoucissement des conditions en vue d'améliorer sa situation. Cependant, rien n'indique qu'il manquera d'une façon ou d'une autre à ses engagements sous ce rapport.

M. DUMAS: Monsieur Best, lorsque vous parlez des deux derniers contrats, voulez-vous dire les deux premiers?

M. BEST: Je parle des contrats de 10 et de 24 millions de livres.

M. SLOGAN: Monsieur le président, j'ai quelques questions à poser au sujet du prix convenu dans ces contrats. Dois-je comprendre que le prix moyen payé aux termes de ces contrats est d'environ \$10.50 la livre?

M. GILCHRIST: C'est à peu près cela. Je ne puis, toutefois, vous donner le chiffre exact avant d'en être aussi autorisé par l'autre partie en cause. En d'autres termes, il s'agit de documents qui touchent à la sécurité publique, et,

avant de pouvoir vous donner le prix exact de ces contrats, il me faudra obtenir la permission, non seulement de mon propre gouvernement, mais aussi celle des autorités du Royaume-Uni.

M. SLOGAN: Pourriez-vous nous dire quel prix le gouvernement des États-Unis paie aux producteurs américains d'uranium?

M. GILCHRIST: Ce prix varie considérablement. Je crois que le prix moyen en ce moment...

M. SLOGAN: Serait d'environ \$9.40?

M. GILCHRIST: Non. Il s'établit entre \$8 et \$9.

M. SLOGAN: Dans les nouveaux contrats qui entreront en vigueur après 1962 le prix sera réduit à \$8. N'est-ce pas exact?

M. GILCHRIST: Les nouveaux contrats qui entreront en vigueur avec qui?

M. SLOGAN: Il y a aussi aux États-Unis des prolongations de délai pour la livraison. Le gouvernement américain a avec ses producteurs des contrats qui seront valides jusqu'en 1962. Après 1962 il faudra passer de nouveaux contrats.

M. GILCHRIST: C'est exact et le prix sera alors d'environ \$8;

M. SLOGAN: Mais, aux termes des contrats datant d'avant la prolongation, le gouvernement des États-Unis ne payait-il pas un prix plus élevé pour l'uranium canadien que pour celui de ses propres producteurs?

M. GILCHRIST: C'est exact.

M. SLOGAN: Avec la prolongation des contrats canadiens après 1962, y aura-t-il des changements dans les prix?

M. GILCHRIST: Il n'y aura pas le moindre changement dans les prix.

M. SLOGAN: Vous voulez dire que, même quand il paiera \$8 la livre à ses propres producteurs, le gouvernement des États-Unis nous offrira encore un prix ferme?

M. GILCHRIST: C'est exact. Dans la disposition prévoyant une prolongation des livraisons, les prix convenus dans le contrat original seront encore en vigueur.

M. SLOGAN: Ne croyez-vous pas que cela pourrait être une des raisons pour lesquelles les États-Unis préféreraient se procurer l'uranium des producteurs américains? Si l'industrie canadienne avait accepté une réduction de prix, ne pensez-vous pas que les États-Unis nous auraient acheté une plus grande quantité d'uranium?

M. GILCHRIST: Non. Comme je l'ai mentionné hier, cette question a fait l'objet d'une longue étude. De fait, cette étude a duré 13 mois. Nous avons envisagé toutes les possibilités à ce sujet, y compris les permutations et les combinaisons qui pourraient peut-être influencer sur la vente aux États-Unis d'une plus grande quantité d'uranium canadien, mais la réduction de prix ne les intéressait pas du tout parce qu'ils détenaient assez de contrats à prix fermes pour subvenir à leurs besoins jusqu'à une période avancée de l'année 1965 et même jusqu'en 1966 comme la situation semble le laisser prévoir présentement.

Le PRÉSIDENT: S'agit-il des contrats du gouvernement des États-Unis avec ses propres producteurs?

M. GILCHRIST: Avec ses propres producteurs et avec ceux de pays étrangers.

M. SLOGAN: A quel prix l'uranium se vend-il aux pays qui ne détiennent pas de tels contrats?

M. GILCHRIST: Le prix est beaucoup plus bas. La dernière vente d'uranium canadien au Japon, qui s'élevait un total de six tonnes et demie, a été faite à \$4.37 la livre.

M. SLOGAN: Combien en coûte-t-il au producteur moyen pour produire une livre d'uranium?

M. GILCHRIST: Lorsque vous dites «producteur moyen» vous vous servez d'une expression d'assez vaste extension.

M. SLOGAN: Vous dites que le prix de \$4.50 la livre serait acceptable?

M. GILCHRIST: Je dirais que, pour 5 sur 6 des grands producteurs canadiens, le prix de \$4.50 la livre ne conviendrait peut-être pas s'il s'agit du coût direct de production. Je ne parle pas des dépenses en immobilisations ou de la dépréciation des capitaux. Je veux parler du coût direct.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Slogan, est-ce que vous voulez que le témoin nous dise si, aux termes de ce contrat, le prix était accepté par l'Eldorado ou par des producteurs indépendants?

M. SLOGAN: S'agissait-il d'une vente privée?

M. GILCHRIST: Il s'agissait d'une vente privée en dehors de l'Eldorado.

M. SLOGAN: Vous avez l'impression qu'une vente privée a été faite à un prix comportant une perte pour le producteur?

M. GILCHRIST: Je ne sais si le producteur a subi une perte, mais il n'a certainement pas réalisé de profit, si je puis m'exprimer ainsi.

M. SLOGAN: Pouvez-vous me donner une idée du montant d'argent ou des profits revenant présentement aux producteurs d'uranium aux termes de leurs contrats?

M. GILCHRIST: Cela entre dans le domaine de l'industrie et des sociétés privées et je préférerais ne pas répondre à une telle question. A vrai dire je ne le sais pas du tout.

Le PRÉSIDENT: Je crois, monsieur Slogan, que vous pourriez obtenir cette réponse des producteurs privés lorsqu'ils viendront témoigner devant nous.

M. SLOGAN: Je ne vous poserai alors qu'une seule question. D'après le montant de 120 millions de dollars serait-il un chiffre assez juste?

M. GILCHRIST: Je préférerais ne pas faire d'estimation car je ne le sais vraiment pas.

M. McILRAITH: J'aimerais poursuivre ce sujet et vous poser quelques questions touchant le prix. Vous nous avez dit il y a un instant que le prix payé par le gouvernement des États-Unis pour ceci était plus élevé que celui qu'il offrait à ses propres producteurs. Pourriez-vous nous expliquer ce que vous entendez par là?

M. GILCHRIST: Le prix reçu la livre par les producteurs canadiens est en moyenne plus élevé que celui qui est versé aux producteurs américains. Leur moyenne s'établit quelque part entre \$8 et \$9, tandis que la nôtre s'élève entre \$9 et \$10.50, ce qui est un maximum.

M. McILRAITH: Je suis au courant de tout cela, mais il y a une raison pour qu'il en soit ainsi et je voudrais que vous l'expliquiez aux membres du Comité. Pourquoi une telle disposition a-t-elle été insérée dans le contrat au moment où vous étiez à le négocier? Vous avez parlé de dépréciation du montant des immobilisations requises pour mettre ces mines en production.

M. GILCHRIST: Dans le prix payé aux producteurs canadiens il entre trois facteurs. Il y a d'abord les déboursés qui précèdent la production et qui comprennent l'aménagement de la propriété, les travaux d'exploration et le creusage de puits de recherche. Vient ensuite le capital requis pour la construction et l'équipement de l'usine de transformation du minerai. Il y a enfin le profit à calculer en tenant compte de tout cela. Vous en arrivez alors à un prix la livre, mais ce prix ne doit pas dépasser \$10.50. Personne ne peut obtenir plus que \$10.50.

M. McILRAITH: C'est là le point que je voulais faire ressortir. Lorsque vous compariez les prix, comme vous l'avez fait tantôt, vous compariez des choses qui ne sont pas semblables; car, dans les contrats originaux étaient inclus la dépréciation du capital ou l'amortissement du coût original de l'usine, tandis qu'ensuite on n'a considéré que les frais ordinaires. Dans les ventes d'uranium en provenance de ces mines, une fois terminés les contrats originaux, ces frais n'entreront plus en considération?

M. SLOGAN: Je voulais parler des producteurs américains.

M. GILCHRIST: Ne voulez-vous pas laisser entendre, monsieur McIlraith, que, dans le calcul du chiffre de \$4.37 dont j'ai fait mention, les déboursés qu'il faut faire avant la production et le coût en capital n'ont pas été pris en considération?

M. McILRAITH: C'est là un aspect de la question, n'est-ce pas?

M. GILCHRIST: C'est exact.

M. McILRAITH: Pour revenir à l'autre question qui porte sur l'amortissement rapide du capital, cela représente combien d'années?

M. GILCHRIST: Cinq ans.

M. McILRAITH: Et il était normal, n'est-ce pas, de mettre ces mines en production, de trouver de nouveaux gisements et d'en entreprendre l'exploitation. N'est-ce pas exact?

M. GILCHRIST: C'est exact. En d'autres termes, les contrats étaient rédigés de façon à inclure dans la somme totale reçue pour le nombre de livres mentionné dans les contrats le remboursement des frais du producteur avant la production le remboursement des dépenses totales en immobilisations et un profit raisonnable pour une période de cinq ans.

M. McILRAITH: C'est exact. Or, il y avait un but déclaré pour agir de la sorte. On voudra bien consigner cela au compte rendu. L'annonce de ce programme avait été faite à maintes reprises à la Chambre des communes au cours des années précédentes.

M. GILCHRIST: Pourriez-vous, s'il vous plaît, nous expliquer ce que vous voulez dire?

M. McILRAITH: Ce que je veux dire, c'est que la demande pressante d'uranium et le grand désir des Américains de s'en procurer avaient inspiré les conditions prévues dans ces contrats.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il en est déjà fait mention au compte rendu. Je pense que le témoin a déjà mentionné cela.

M. McILRAITH: Je ne voudrais pas laisser cette question de prix sans plus de commentaires.

M. SLOGAN: Quel était le montant total...

M. McILRAITH: Le témoin pourrait-il tout d'abord répondre à ma question?

M. BEST: Je crois qu'il est entendu que ce point a été consigné au compte rendu.

M. GILCHRIST: J'appuierai seulement un peu sur ce que j'ai déjà dit. La première campagne lancée en vue d'accroître la capacité de la production mondiale d'uranium a été inspirée par la guerre froide. En d'autres termes, c'est là véritablement un produit de la guerre froide qui représente un effort de guerre aussi bien que la fabrication des chars d'assaut pendant la Seconde Guerre mondiale. C'est là un point que nous devons, je pense, prendre en considération dans l'étude de toute cette question, c'est-à-dire que cette production est attribuable à la demande pressante de maintenir en progression la production des armes nucléaires et de lui donner une expansion plus grande que la production qui se faisait en Russie et en arrière du Rideau de

fer. Afin d'atteindre ce but, toute entreprise qui se lançait sur une grande échelle dans ce genre d'opération et faisait les dépenses nécessaires à l'installation d'usines vastes et compliquées devait avoir l'assurance que l'argent qu'elle investissait à cette fin lui reviendrait au cours de la durée du contrat. C'est la raison pour laquelle on s'était arrêté sur cette formule de cinq ans stipulant la production d'une certaine quantité ainsi que la réception d'une certaine somme en échange de cette quantité.

M. BEST: Pourrais-je continuer dans cet ordre d'idées, monsieur le président? Peut-être que la question que je vais soulever n'a-t-elle jamais été abordée. Comme le programme en question a été entrepris par nécessité mais grâce à des conditions favorables, ne prévoyez-vous pas que ce prix fléchira considérablement par suite d'une entente entre les intéressés une fois que les contrats en question auront pris fin?

M. GILCHRIST: J'ai déclaré à une conférence de l'énergie tenue à Toronto il y a un peu plus d'un an que toute entreprise qui ne pourrait réaliser de profit à \$5 sur l'uranium et qui ne réussira pas à se maintenir si le prix baisse jusqu'à \$4, éprouvera des difficultés au cours de la période d'après-guerre.

M. BEST: Vous basez-vous sur le prix actuel? Croyez-vous qu'une telle situation changera les habitudes d'achat des autres nations ou organismes, particulièrement en ce qui concerne les usages industriels de l'uranium, c'est-à-dire l'emploi de ce métal comme combustible?

M. GILCHRIST: Je ne saisis pas bien ce que vous entendez par habitudes d'achat, mais il n'y a pas de doute que cela sera, que nous devons vendre sur un marché dominé par les acheteurs et non sur un marché dominé par les producteurs.

M. BEST: Je veux parler des usages que l'on pourrait en faire si on le vendait à un prix moins élevé.

M. GILCHRIST: Il est certain que ce produit se trouvera ainsi placé dans une échelle de prix qui rendra possibles d'autres usages du moins des usages autres que ceux que son emploi pour le fonctionnement des réacteurs d'énergie atomique. Cela est fort possible. En d'autres termes, il pourrait remplacer certains autres métaux.

M. BEST: Est-il probable que de tels usages ne seront pas répandus avant 1963 ou 1966, quand la structure des prix actuels sera modifiée?

M. GILCHRIST: Non. En effet, dès qu'on en aura fait l'essai, ces usages seront immédiatement généralisés, car on disposera d'un excédent de production. En d'autres termes, ma mine peut encore produire à un rythme qui peut répondre aux engagements qu'elle a contractés et disposer toujours d'une capacité de production excédentaire. Donc, si une aciérie demandait aujourd'hui une livraison de 500 tonnes d'uranium, il y aurait tout de suite affluence de soumissions et le prix descendrait de beaucoup vu qu'il serait possible de produire cette quantité d'uranium en plus de la quantité requise en vertu des contrats actuels.

M. SLOGAN: Le genre d'uranium employé dans les aciéries serait-il nécessairement le même que celui dont vous vous servez dans vos usines?

M. GILCHRIST: Ce serait encore ou du métal ou de l'oxyde ou ce que l'on appelle de l'uranium ferrugineux.

Le PRÉSIDENT: Pourrait-il remplacer d'autres métaux qui sont utilisés aujourd'hui? Pourriez-vous nous donner de plus amples renseignements à ce sujet?

M. GILCHRIST: L'uranium possède certaines caractéristiques mécaniques et physiques que je ne décrirai pas ici mais qui pourraient servir à certains usages

dans les aciéries et peut-être même dans d'autres établissements. Pour la première fois l'uranium est actuellement disponible en des quantités et à un prix qui est peut-être—je ne dirai pas concurrentiels, mais qui «pourrait être concurrentiel», car le travail expérimental sur plusieurs de ces articles en est maintenant arrivé au stade de l'usine pilote. Les éléments chimiques et physiques de l'uranium sont maintenant disponibles à ce qui semble être un prix raisonnable. D'intenses recherches sont entreprises aujourd'hui en bien des endroits par certains établissements en vue de découvrir à quels usages ces éléments pourraient servir et de quelle manière il serait possible de les produire et de les utiliser. Cela répond-il à votre question?

M. BATTEN: Lorsque vous parlez d'une livre de métal, expédié de vos usines, s'agit-il du concentré moulu ou des agglomérés jaunes?

M. GILCHRIST: Je veux parler de la teneur en U_3O_8 , car d'ordinaire nous n'accepterons rien au-dessous de 50 p. 100, mais la moyenne est d'environ 70 p. 100.

M. BATTEN: Est-ce qu'il y a du UO_2 ?

M. GILCHRIST: Non. Il y a du U_3O_8 . Si vous vous informez à ce sujet auprès des métallurgistes chimistes, ils vous répondront que rien de semblable n'existe. Aussi, lorsque je vous dis qu'il n'y a pas d' UO_2 , cela n'est pas tout à fait la vérité. L' U_3O_8 est une combinaison ou un mélange d'une certaine variété d'oxydes d'uranium.

M. BATTEN: Lorsque vous avez un contrat de l'Administration de l'énergie atomique du Royaume-Uni ou d'un organisme semblable des États-Unis, est-ce que ce contrat stipule le pourcentage d' U_3O_8 que doit contenir les agglomérés jaunes?

M. GILCHRIST: Comme je l'ai mentionné, nous ne pouvons rien accepter et nous n'accepterons rien au-dessous de 50 p. 100 d' U_3O_8 dans les agglomérés jaunes.

M. BATTEN: Mais votre contrat ne mentionne-t-il pas un certain pourcentage?

M. GILCHRIST: Pas moins de 50 p. 100.

M. BEST: Votre chiffre original était 10 p. 100, n'est-ce pas?

M. GILCHRIST: C'est exact. C'est là le barème de prix publié qui est mentionné dans le présent mémoire. L'Eldorado a fait savoir qu'elle achèterait toute quantité d'uranium qui contiendrait 10 p. 100 ou plus d' U_3O_8 , mais, sous cette forme, il est passablement brut. Tout ce qui est au-dessous de 50 p. 100 représente un concentré obtenu par gravité, c'est-à-dire une concentration très élémentaire du métal. Il est très facile d'obtenir du 50 p. 100 à l'aide de procédés chimiques.

M. AIKEN: Puis-je poser une question afin d'éclaircir ce point? Il s'agit de ce que M. Gilchrist a mentionné hier. A la page 8, qui traite de la production de l'uranium en 1959, vous indiquez que le Canada a produit environ 16,000 tonnes d' U_3O_8 . Mais, à la page 20, nous trouvons le chiffre de 3,000 tonnes d'oxyde métallique. Je suppose que l'affinerie de Port Hope est le seul établissement du genre au Canada. Pourriez-vous nous expliquer la différence?

M. GILCHRIST: Je vous demande pardon, mais je dois revenir à la question du 50 p. 100. M. Barrett, directeur des approvisionnements de minerai, me rappelle que, pour le programme de prolongation des livraisons aux États-Unis, les exigences minimums sont maintenant de 60 p. 100.

Pour répondre à votre question, l'industrie canadienne ne pouvait pas et ne devait pas éviter de se lancer dans l'affinage de l'uranium, c'est-à-dire dans l'affinage de l'uranium et la fabrication de divers composés comme l' UO_2 , l' H^2F^6 ou autres composés de ce genre. Naturellement, notre raffinerie a été

établie pour la production du radium, mais elle a pris de l'expansion avec le temps de sorte qu'elle constitue le fondement de l'industrie canadienne. Cependant, on n'a jamais eu l'intention de lui donner assez d'expansion pour qu'elle puisse se charger de toute la production d' U_3O_8 au Canada. En d'autres termes, cela aurait été une entreprise téméraire de notre part. Cette raffinerie a déjà traité 4,200 tonnes par année et, à l'heure actuelle, notre taux de production est de 3,000 tonnes par année. Nous n'entreprenons qu'une certaine partie de la production canadienne totale d' U_3O_8 , soit 3,000 tonnes, et nous la traitons à cette raffinerie.

M. AIKEN: Qu'arrive-t-il du reste de la production?

M. GILCHRIST: Le reste est expédié directement aux clients. Nous l'expédions aux raffineries des États-Unis ou de la Grande-Bretagne.

M. AIKEN: C'est ce que vous appelez les agglomérés jaunes qui proviennent directement des usines?

M. BEST: Toute cette production passe néanmoins par l'intermédiaire de vos compagnies?

M. GILCHRIST: Nous sommes les agents de l'industrie, ou les courtiers si vous aimez mieux, et je peux ajouter que nous ne sommes pas payés pour ce travail.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, me serait-il permis de discuter avec M. Gilchrist de l'Agence conjointe d'expansion et des contrats avec le Royaume-Uni?

Le PRÉSIDENT: Oui, si nous avons fini de discuter ce point? Pourriez-vous attendre que nous ayons fini de discuter ce point, monsieur Drysdale?

M. DUMAS: Monsieur Gilchrist, vous avez dit que nous avons trois contrats avec le Royaume-Uni.

M. DRYSDALE: C'est par quoi je voulais commencer, monsieur le président. Pourquoi ma question est-elle rejetée?

Le PRÉSIDENT: Je croyais, monsieur Dumas, que vous continueriez à parler du sujet que nous étions à discuter.

M. DUMAS: C'est ce sujet que nous sommes à discuter.

M. DRYSDALE: Oui, et c'est sur ce point que je voulais poser une question.

Le PRÉSIDENT: J'ai rejeté la question de M. Drysdale, mais je crois que je crois que je dois lui donner la parole.

M. McILRAITH: J'aimerais parler des contrats avant que nous changions de sujet.

M. DRYSDALE: Je voudrais seulement parler du rapport entre le contrat avec le Royaume-Uni et l'Agence conjointe d'expansion.

Le PRÉSIDENT: J'avais rejeté la question de M. Drysdale.

M. DRYSDALE: Est-ce que je peux poser ma question de nouveau?

Le PRÉSIDENT: Oui, allez-y.

M. SLOGAN: Nous ne discuterons plus des contrats avec les États-Unis?

Le PRÉSIDENT: Oh! non. Allez-y.

M. DRYSDALE: Hier, M. Gilchrist a parlé très brièvement de l'Agence conjointe d'expansion. J'aimerais à avoir des explications au sujet de la situation qui régnait en 1956 alors que le Royaume-Uni s'engageait à signer un contrat de 11 millions de livres. A ce moment-là, le Royaume-Uni avait aussi des contrats avec le Congo belge, le Portugal, l'Union sud-africaine et l'Australie. Ces contrats sont-ils expirés?

M. GILCHRIST: Oh! non.

M. DRYSDALE: A-t-il continué à obtenir de l'uranium de certains autres pays?

M. GILCHRIST: En effet.

M. DRYSDALE: Il s'agissait de leur fournir une quantité supplémetnaire d'uranium?

M. GILCHRIST: En effet.

M. DRYSDALE: Savez-vous à quel prix l'uranium était vendu au Royaume-Uni en vertu de ce contrat?

M. GILCHRIST: Le prix fixé pour le Royaume-Uni était le même que le prix qui était payé aux autres fabricants.

M. DRYSDALE: Ce prix était-il \$10.50?

M. GILCHRIST: Non. Comme je l'ai dit plus tôt, il y avait un prix maximum de \$10.50. Je ne voulais pas mentionner les prix pour chaque transaction, car cela touche à la sécurité du pays et j'aurais été obligé d'avoir la permission des pays en cause et autres choses du genre. Mais, nous avons un prix maximum de \$10.50.

Pour ce qui est du contrat de 11 millions de livres et du contrat de 10 millions de livres, le prix payé par le Royaume-Uni était le prix qui avait été fixé ou calculé pour le producteur qui fournissait de l'uranium. En d'autres termes, les 10 millions ou les 11 millions de livres étaient répartis entre un certain nombre de producteurs et, quelle que soit la quantité qui provenait d'un producteur en particulier, le prix fixé était le prix qui avait été accordé dans le contrat original.

Ceci nous amène à un autre point et c'est ici qu'intervient l'Agence conjointe d'expansion. Le producteur a signé avec l'Eldorado un contrat portant sur un nombre précis de livres qui devaient être vendues à un prix précis plus un prix variable de la main-d'œuvre. Maintenant, dans les contrats de 10 millions et de 11 millions de livres, cette quantité a été enlevée du nombre total que nous devons livrer à la Commission d'énergie atomique des États-Unis et attribuée à l'Office britannique; mais le prix a été le même. Ils ont payé le prix qui était stipulé dans le contrat du producteur. En d'autres termes, il n'y avait pas un prix unique, mais plusieurs prix.

M. DRYSDALE: Ces contrats se rapportent-ils à la demande totale d'uranium faite par le Royaume-Uni? Car, je comprends qu'en 1956 particulièrement il y avait une demande de 11 millions de livres pour la période devant se terminer en 1962, puis une autre demande de 10 millions de livres suivie d'une demande de 24 millions de livres.

M. GILCHRIST: C'est exact.

M. DRYSDALE: Quelle ampleur ont pris leurs besoins par rapport au reste de l'approvisionnement mondial?

M. GILCHRIST: Je ne pourrais pas vous le dire exactement. Me demandez-vous si l'accroissement des besoins a été le même aux États-Unis qu'en Grande-Bretagne ou dans le reste du monde?

M. DRYSDALE: Non. Je laisse de côté les États-Unis. Je veux savoir si la Grande-Bretagne a continué à recevoir des approvisionnements de certains autres pays?

M. GILCHRIST: Oui. Nos envois complétaient ce qu'elle recevait de l'Afrique du Sud, du Portugal et de l'Australie.

M. DRYSDALE: Je remarque que la plus grande partie des contrats sont répartis sur une période de cinq ans. Cette période est-elle la période fixée par l'Agence conjointe d'expansion ou existe-t-il des périodes plus longues?

M. GILCHRIST: Il y a en effet des périodes plus longues. Les contrats avec l'Afrique du Sud sont pour une période de dix ans.

M. DRYSDALE: Pourquoi le Canada a-t-il accepté un contrat de cinq ans quand il y avait des indications que l'approvisionnement mondial augmentait?

M. GILCHRIST: C'est là la décision qu'on a jugé à propos de prendre à l'époque. Elle a été prise dans une large mesure par les producteurs eux-mêmes.

Il ne faut pas oublier que la période de dix ans en ce qui concerne l'Afrique du Sud s'applique à du minerai de qualité inférieure. Il aurait fallu que les usines fussent beaucoup plus vastes pour fournir la quantité requise à cette époque et la Commission d'énergie atomique des États-Unis fournissait une très forte proportion du capital nécessaire.

En ce qui concerne le Canada, il n'y a aucun capital en provenance des États-Unis qui a été fourni, absolument aucun. En d'autres termes, le contrat a été conclu pour une période plus courte et les producteurs avaient déclaré à cette époque qu'ils ne voulaient pas avoir une période beaucoup plus longue que cinq ans. Ils ont récupéré leur argent en cinq ans et se sont trouvés libérés.

M. DRYSDALE: J'ai une autre question à poser. Vous avez dit que l'Eldorado agissait à titre d'agence. En d'autres termes, cette compagnie négociait les contrats et les producteurs y apportaient les modifications nécessaires, n'est-ce pas?

M. GILCHRIST: C'est exact.

M. DRYSDALE: Était-ce la même chose pour les deux contrats, le contrat de 10 millions de livres et le contrat de 24 millions de livres? Y avait-il des contrats précis avec les producteurs par lesquels ces derniers s'engageaient à fournir certaines quantités?

M. GILCHRIST: Le contrat de 10 millions de livres est maintenant accordé et nous sommes en train de l'exécuter actuellement. Nous avons jusqu'à 1963 pour l'exécuter en entier. Pour ce qui est du contrat de 24 millions de livres, il n'a pas encore été octroyé; ce sera le gouvernement qui décidera et non l'Eldorado.

M. DRYSDALE: Mais au moment de la fabrication...

Le PRÉSIDENT: Vous parlez de la répartition du contrat entre les producteurs?

M. DRYSDALE: Oui; car, si je comprends bien, l'Eldorado a l'habitude d'agir à titre d'agence d'expansion; en conséquence, il doit y avoir des producteurs qui promettent à l'Eldorado de produire tant de tonnes en tant d'années.

Ce que j'essayais de comprendre c'est la ligne de conduite qui a été suivie pour le contrat de 24 millions de livres. Pourquoi n'a-t-on pas suivi la même méthode?

M. GILCHRIST: Il n'y avait rien d'urgent au sujet de ce contrat, car la livraison ne devait pas commencer avant 1963, soit quatre ou cinq ans plus tard. A ce moment-là, on a pensé qu'il ne serait peut-être pas bon d'accorder le contrat tout de suite et que la décision devrait être retardée et prise par le gouvernement un peu plus tard.

M. DRYSDALE: Le Comité pourrait-il prendre connaissance de ce contrat? Il me semble qu'il y a une différence fondamentale entre ce contrat et les autres.

M. GILCHRIST: Il y a une certaine différence; mais je dois répéter qu'il me faudrait la permission du ministre et la permission du Royaume-Uni pour le déposer.

M. DRYSDALE: Pouvez-vous affirmer au Comité que d'après l'interprétation légale, ce contrat lie le Royaume-Uni et qu'il n'y a pas possibilité de changement ou de nouvelles négociations parce que les clauses n'en seraient pas très précises?

M. GILCHRIST: C'est un contrat ferme en vertu duquel la Grande-Bretagne s'engage à acheter et nous nous engageons à vendre. Il n'est pas possible que ce contrat ne soit pas considéré comme un contrat exécutoire.

M. DUMAS: Vous avez posé les questions que je voulais poser. Il est évident que les trois contrats dont vous avez parlé sont des contrats fermes.

M. GILCHRIST: Ce sont des contrats fermes; il n'y a pas de doute à ce sujet.

M. DUMAS: Combien de livres ont été livrées en vertu de ce contrat avant le 6 novembre 1959? Pouvez-vous nous le dire?

M. GILCHRIST: Il me faudrait un peu de temps pour trouver ce renseignement. Peut-être que mon personnel peut trouver ce renseignement assez rapidement. Pouvez-vous attendre quelques minutes pour avoir la réponse à cette question? Je crois que nous avons ces chiffres.

M. DUMAS: Très bien. Il y avait tant de millions de livres qui avaient été livrées et une certaine quantité qui ne l'avait pas été le 6 novembre 1959. Toutes ces livraisons étaient-elles comprises dans le programme de prolongation?

M. GILCHRIST: Certainement.

M. DUMAS: Toutes les livraisons?

M. GILCHRIST: Le contrat de 24 millions de livres n'avait pas été accordé. Il n'était pas inclus dans le programme de prolongation.

M. DUMAS: Vous dites que le contrat de 24 millions de livres n'est pas compris dans le programme de prolongation?

M. GILCHRIST: Il ne l'était pas.

M. DUMAS: Même si c'était un véritable contrat?

M. GILCHRIST: Il s'agit d'un contrat ferme, mais il n'était pas inclus dans le programme de prolongation.

M. DUMAS: Voulez-vous dire que la livraison pouvait être répartie sur n'importe quelle période?

M. GILCHRIST: Non, je veux parler de la période comprise entre le 31 mars 1963 et le 31 décembre 1966 comme la chose est spécifiée dans le mémoire.

M. DUMAS: Mais ce contrat ne fait pas partie du programme?

M. GILCHRIST: Non. Il faut se souvenir que la période de prolongation n'était pas nécessaire, car nous traitions surtout avec les États-Unis et les contrats se terminaient en 1962-1963, c'est-à-dire au cours de la même année.

M. DUMAS: Vous voulez dire que le Royaume-Uni a conclu une entente d'après ce principe?

M. GILCHRIST: Oui. Ou plutôt non, il n'a pas conclu d'entente sur ce principe, oh non!

M. DRYSDALE: En résumé, pour une période de cinq ans, de 1956 à 1962, le Royaume-Uni avait besoin de 11 millions de livres et maintenant cette période a été prolongée de trois ou quatre ans et la quantité a été portée à 34 millions de livres. Et vous nous dites que le Royaume-Uni reçoit aussi des approvisionnements de certains autres pays. Leur demande d'uranium est-elle si forte, alors qu'ils ne peuvent pas utiliser tout leur stock?

M. GILCHRIST: Dans la section du mémoire qui traite de l'approvisionnement, j'ai mentionné que la Grande-Bretagne faisant face à un problème d'accumulation de stock. Elle n'utilise pas tout ce qu'elle achète.

M. DRYSDALE: Savez-vous si la Grande-Bretagne a essayé d'engager des pourparlers avec d'autres pays pour diminuer les quantités, car il est évident qu'elle ne désire pas accumuler de l'uranium qu'elle ne peut utiliser?

M. GILCHRIST: Vous avez peut-être lu dans les journaux que la Grande-Bretagne a négocié avec l'Afrique du Sud un programme de prolongation en vertu duquel ses achats de ce pays sont réduits à presque rien à l'heure actuelle et sont différés jusqu'à la période 1966-1970.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, pourrions-nous savoir quelle est la quantité totale en livres dont le Royaume-Uni a besoin et quelle quantité en livres il reçoit des différents pays?

M. GILCHRIST: Je ne peux pas vous donner la quantité totale dont il a besoin, car ceci relève du domaine militaire. Si je le demandais, je ne saurais pas quelle quantité il utilise par année. Je sais cependant qu'il accumule des stocks à l'heure actuelle. Les achats qu'il fait en vertu de ce contrat de onze millions de livres et la quantité qu'il reçoit du Congo belge et autres pays suffiront à répondre à ses besoins jusqu'en 1972. C'est le seul chiffre que je possède.

M. DUMAS: Vous avez ces chiffres?

M. GILCHRIST: On m'a parlé des contrats fermes qu'ils ont passés. Je n'ai pas les chiffres des contrats fermes en ce qui concerne les livraisons de l'Australie et du Portugal, car cela ne nous regarde pas, cependant, les représentants de la Grande-Bretagne m'ont dit, et je n'ai pas de raison d'en douter, que leurs contrats fermes, y compris ceux qu'ils ont passés avec nous suffiront à répondre à leurs besoins jusqu'aux environs des premières années de la décennie 1970-1980.

M. BEST: De sorte que, pendant la période 1966-1972, ils pourraient ne pas avoir un besoin immédiat de la production canadienne à moins qu'ils ne désirent accumuler des réserves pour les années qui suivront cette période.

M. GILCHRIST: C'est possible, à moins qu'il n'y ait du changement.

M. BEST: Que penser des usines d'énergie atomique que le Royaume-Uni est à mettre sur pied? Les calculs tiennent-ils compte de cette expansion?

M. GILCHRIST: En réalité, c'est un arrêt dans l'expansion de l'énergie atomique ainsi que la construction des usines atomiques qui ont été en grande partie la cause de cette accumulation. Il est possible d'obtenir les prévisions relatives aux besoins en fait d'uranium qui ont été faites en 1953-1955 et j'ai mentionné ce point dans mon mémoire. Ces prévisions se rapportent aux besoins pour le milieu de la décennie 1960-1970 ou pour l'ensemble de cette décennie. Elles donnaient l'impression que la quantité d'uranium dont on aurait besoin était presque illimitée. Parce qu'il a fallu plus de temps pour résoudre les problèmes techniques relatifs à la mise en valeur de l'énergie atomique sur une base concurrentielle et pour mettre au point des réacteurs atomiques et aussi en raison de l'augmentation des approvisionnements mondiaux de combustibles fissibles et du meilleur rendement des usines traditionnelles, les progrès actuels de l'utilisation de l'énergie atomique à des fins commerciales ne sont pas très rapides. Voilà pourquoi il y a eu accumulation de réserves et une baisse dans les quantités d'uranium dont on pensait avoir besoin.

M. BEST: Et le prix de \$4 ou \$5 n'aura peut-être pas grand effet sur son utilisation comme combustible.

M. GILCHRIST: Le prix de \$4 ou \$5 aura un grand effet selon que l'emploi de ce combustible sera économique ou non. Rappelez-vous le temps qu'il faut pour construire une de ces usines. Il suffit de citer l'usine Candu. Elle ne sera pas terminée avant 1965, soit dans quatre ans. Même dans le domaine où l'énergie atomique est bien près d'offrir de la concurrence, comme les vastes usines de 200 mégawatts, par exemple, même l'usine de la Commission hydro-électrique de l'Ontario, ce ne sera pas avant 1965 que ces immenses usines à charge minimum pourront fonctionner. Voilà un des problèmes qui doivent être résolus.

M. AIKEN: N'est-il pas vrai que la quantité d'uranium qui est employée dans ces usines d'énergie n'est pas très grande par comparaison aux besoins antérieurs?

M. GILCHRIST: C'est bien vrai. Les chiffres changent continuellement. On m'avait dit que la Candu aurait besoin de 75 tonnes de métal par année et maintenant elle n'en requiert que 55 ou 60 tonnes. On a besoin d'une quantité un peu plus forte pour fins de stockage, peut-être deux cent tonnes. Les usines importantes ont besoin de 55 à 75 tonnes.

M. AIKEN: Il faudrait plusieurs usines d'énergie atomique pour que l'on s'aperçoive de la différence.

M. GILCHRIST: Oui, mais il ne faut pas oublier que les besoins mondiaux en fait d'énergie doublent tous les dix ans.

M. DRYSDALE: L'emmagasinement de l'uranium présente-t-il des problèmes?

M. GILCHRIST: Non. Les problèmes d'emmagasinement se posent pour les déchets provenant des réacteurs.

Le PRÉSIDENT: Vous les jetez dans l'océan?

M. GILCHRIST: Oui, quelque chose comme ça. Quant à l'oxyde et aux éléments combustibles du métal, il n'y a pas de problème jusqu'au moment où ils sont placés dans le réacteur. Quand ces éléments ont été mis dans le réacteur puis retirés, il y a un problème d'emmagasinement.

M. BOURGET: Pouvez-vous nous dire pourquoi on a changé la façon de procéder pour l'octroi du contrat de 24 millions de livres avec le Royaume-Uni?

M. GILCHRIST: Je ne crois pas que vous puissiez dire qu'il y a eu des changements. On a simplement retardé l'octroi du contrat parce qu'il n'était pas à propos de l'octroyer à ce moment-là et, comme la chose n'était pas urgente il était peut-être mieux d'attendre.

M. BOURGET: Mais vous avez dit que vous attendez la décision du gouvernement?

M. GILCHRIST: Oui.

M. BOURGET: Dans le passé, les questions de ce genre étaient traitées par l'Eldorado elle-même.

M. GILCHRIST: Pas nécessairement. Il fallait avoir l'approbation du gouvernement.

M. MCILRAITH: Je crois qu'il y a malentendu. M. Bourget veut sans doute dire que, dans le passé, c'était l'Eldorado qui se chargeait de répartir les demandes entre les différents producteurs. Le gouvernement n'intervenait pas entre les différents producteurs qui se faisaient concurrence.

M. GILCHRIST: Oh! non.

M. MCILRAITH: Si je comprends bien votre réponse, le gouvernement octroiera maintenant des contrats individuels aux divers producteurs pour répartir le contrat de 24 millions de livres.

M. GILCHRIST: Je ne crois pas qu'il en soit ainsi et je suis même certain qu'il n'en est pas ainsi. Les premiers contrats ont été accordés d'après des normes très précises par le gouvernement. Même si l'Eldorado était chargée de l'attribution des contrats, elle se conformait aux règles qui avaient été discutées et approuvées par le Gouvernement. La même chose se produira et la façon de procéder sera à peu près la même. Les conditions seront légèrement différentes. En tous cas, il n'y a aucun doute que la répartition se fera en toute justice.

M. MCILRAITH: A propos des règles qui ont présidé à l'octroi des contrats, dans une des réponses qui vous avez données il y a quelque temps, il m'a semblé que vous disiez que l'octroi à chaque producteur serait décidé par le

Gouvernement. D'après votre dernière réponse, je comprends qu'il n'en est pas ainsi et que ce n'est pas ce que vouliez dire. J'aimerais à avoir des éclaircissements sur ce point.

M. GILCHRIST: Les contrats seront octroyés par l'intermédiaire de l'Eldorado.

M. MCILRAITH: Mais ce sera le Gouvernement qui choisira la mine ou le producteur de l'Eldorado ne s'occupera que des questions techniques.

M. GILCHRIST: Les moyens ou les méthodes en vertu desquelles une compagnie obtenait un contrat étaient très précises dans le passé. La procédure à suivre était bien déterminée. L'octroi du contrat de 24 millions de livres se fera peut-être d'une autre façon, mais il se fera certainement d'une façon équitable. Le rythme de production et autres facteurs du même genre peuvent entrer en ligne de compte. Je ne donnerai pas de précisions à ce sujet. L'Eldorado suivra une méthode qui a été fixée et qui sera aussi juste que possible pour toutes les parties intéressées.

M. MCILRAITH: Je crois que je comprends. C'est le Gouvernement qui a fixé la méthode, mais l'application de cette méthode a été confiée à l'Eldorado.

M. GILCHRIST: C'est cela.

M. MCILRAITH: D'après votre réponse, je conclus que, même si la politique du gouvernement doit parfois différer, l'octroi des contrats est encore confié à l'Eldorado pour autant que vous le sachiez et qu'il en sera ainsi pour le contrat de 24 millions de livres.

M. GILCHRIST: Certainement.

M. MCILRAITH: Je voulais que ce point soit parfaitement clair.

M. DRYSDALE: Les circonstances n'ont-elles pas complètement changé? En 1956, quand les contrats ont été étudiés, le problème consistait à obtenir assez d'uranium...

M. GILCHRIST: En effet.

M. DRYSDALE: Pour répondre à la demande, et la seule fonction de l'Eldorado à titre d'agence consistait à attendre passivement que les producteurs viennent à elle et lui disent: J'ai de l'uranium dont je pourrais disposer. La situation est maintenant tout à fait différente en ce qui concerne la demande mondiale d'uranium. Nous avons des surplus et nous avons actuellement un problème d'allocation que nous n'avons pas quand les contrats ont été négociés.

M. MCILRAITH: La façon de procéder devra être différente.

M. DRYSDALE: Il n'y avait pas de façon de procéder pour l'allocation, car le problème était de trouver assez d'uranium.

M. SLOGAN: Monsieur le président, j'aimerais à avoir l'opinion de M. Gilchrist au sujet de cette dernière phrase.

Le PRÉSIDENT: Je crois que M. Gilchrist a quelque chose à dire.

M. GILCHRIST: Je crois que l'opinion qui vient d'être exprimée est très juste. Autrefois, le problème consistait à mettre sur pied une industrie qui pourrait répondre à des demandes fantastiques. Les conditions sont maintenant tout à fait différentes et le problème qui se pose, c'est de maintenir l'industrie et de la garder en bon état jusqu'à ce que la demande augmente de nouveau.

M. BRUNSDEN: Ce problème est-il comparable au problème du blé dans l'Ouest?

M. GILCHRIST: Oui, dans une certaine mesure.

M. DRYSDALE: Ne mêlons pas les deux.

M. GILCHRIST: Et peut-être que ce problème présente autant d'aspects.

M. SLOGAN: Monsieur le président, j'aimerais à lire un paragraphe et avoir l'avis de M. Gilchrist à ce sujet:

Si le Canada peut fournir à la Commission d'énergie atomique des États-Unis de l'oxyde d'uranium à un prix qui empêcherait la mise en valeur de gisements situés aux États-Unis, il y aurait un vaste marché possible aux États-Unis pour les dernières années de la décennie 1960-1970.

Êtes-vous d'accord avec cette affirmation?

Le PRÉSIDENT: Pouvez-vous nous dire qui a fait cette déclaration?

M. SLOGAN: Je le regrette, mais je ne peux pas le dire; ce n'est qu'une opinion.

M. DUMAS: Cette opinion a-t-elle été publiée quelque part?

M. SLOGAN: Non, je rapporte les paroles d'une autre personne.

M. McILRAITH: Les lettres ne doivent pas être citées. Le Règlement est tout à fait précis sur ce point. Je ne m'oppose pas à ce cas particulier, mais, pour que nous ne soyons pas placés dans une autre situation semblable à l'avenir, je propose que, dans des cas de ce genre, nous citions simplement les paroles comme si elles étaient les nôtres. Autrement, nous ne nous conformons pas au Règlement.

Le PRÉSIDENT: Je suis d'accord avec vous sur ce point. Monsieur Slogan, voulez-vous poser de nouveau votre question?

M. McILRAITH: En ce qui me concerne, je suis prêt à laisser passer cela pour cette fois.

M. SLOGAN: A votre avis, monsieur Gilchrist, si le Canada pouvait fournir de l'oxyde d'uranium à la Commission d'énergie atomique des États-Unis à un prix qui nuirait à la mise en valeur des gisements d'uranium aux États-Unis, croyez-vous qu'il pourrait y avoir un vaste marché aux États-Unis pour l'uranium produit au Canada au cours des dernières années de la décennie 1960-1970?

M. GILCHRIST: Il y aura un marché aux États-Unis. Sera-t-il accessible ou non aux producteurs canadiens d'uranium, c'est une autre question.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez dire qu'il y aura un marché si le prix n'est pas un facteur dans la décision à prendre.

M. GILCHRIST: Oui. Quand ce moment viendra, et je crois qu'il viendra, nous aurons à faire face à un problème très sérieux.

Le PRÉSIDENT: Que voulez-vous dire?

M. GILCHRIST: Ce sera un problème très sérieux à soumettre au gouvernement des États-Unis. Nous avons mis une industrie sur pied et nous lui avons donné de l'expansion. Sans doute, nous sommes rentrés dans nos fonds. On nous a poussé dans le dos. Mais, quand arrivera le moment, et ce sera bientôt, où il sera possible de produire à un prix très intéressant et où ce marché aura pris de l'expansion aux États-Unis, nous aurons de la difficulté à obtenir une place sur ce marché.

M. BEST: Dans le même ordre d'idées, M. Gilchrist pourrait-il nous dire si nos gisements de minerai peuvent subir une exploitation aussi prolongée et aussi efficace que le minerai des États-Unis?

M. GILCHRIST: C'est là une question très vaste. Je peux dire, cependant, que nous avons à l'heure actuelle dans nos réserves une plus grande quantité d'uranium que les États-Unis.

M. BEST: Y a-t-il une différence dans la qualité?

M. SLOGAN: Quelle est la valeur de nos réserves, en ce qui concerne la qualité, par comparaison aux réserves américaines?

M. GILCHRIST: La teneur du minerai des États-Unis en uranium est plus élevée que la nôtre. Ils obtiennent plus que quatre livres par tonne, tandis que nous n'en obtenons en moyenne que deux livres et quart.

M. SLOGAN: En conséquence, il serait plus économique pour eux que pour nous d'avoir leur propre exploitation minière.

M. GILCHRIST: Dans quelques cas, oui, mais pas toujours. Les conditions varient d'une mine à l'autre. Ainsi, par exemple, quelques-unes de nos mines importantes de la région d'Elliot Lake, la Consolidated Denison et même l'Eldorado, pourraient peut-être produire une livre d'uranium à un prix beaucoup moins élevé que les États-Unis pourraient le faire avec certains gisements moins importants à haute teneur.

M. BEST: Vous dites qu'il y a une différence de qualité et que c'est à notre avantage. Cette différence est-elle très grande?

M. GILCHRIST: Oui.

M. BEST: Quelle est la proportion? 50 ou 500 p. 100?

M. GILCHRIST: Je ne peux vous le dire de mémoire. Si vous désirez connaître cette proportion, nous pourrions la trouver et vous le donner lors de la prochaine réunion. Je demanderai à M. Barrett de prendre votre nom et de trouver ce renseignement.

M. BEST: Les frais de transport et de main-d'œuvre jouent-ils un rôle important dans le coût actuel et futur de l'uranium au Canada et aux États-Unis?

M. GILCHRIST: Tous ces facteurs jouent un rôle dans le coût.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Best, vous voulez parler de nos ressources connues au Canada?

M. BEST: Et la possibilité que nos prix fassent concurrence aux prix des États-Unis et empêchent une production plus poussée dans ce pays.

Le PRÉSIDENT: M. Gilchrist pourrait peut-être en même temps chercher à obtenir des renseignements sur les quantités d'uranium qu'on produit dans d'autres pays.

M. BRUNSDEN: Le témoin veut-il parler de stocks visibles?

Le PRÉSIDENT: De réserves connues. Est-ce exact?

M. GILCHRIST: C'est exact.

M. BRUNSDEN: Et sur quoi se fondent vos renseignements relatifs aux ressources éventuelles des États-Unis?

M. GILCHRIST: Nos renseignements sont passablement sûrs. La plupart des mines des États-Unis sont propriété publique et un grand nombre d'entre elles publient des chiffres sur leurs réserves. Bien entendu, ces chiffres ne sont qu'estimatifs. Il s'agit cependant de chiffres publiés et je crois que nos renseignements là-dessus sont passablement exacts.

M. BRUNSDEN: Estimez-vous que nous nous trouvons dans une situation privilégiée?

M. GILCHRIST: J'estime que notre situation est bonne, mais je ne dirais pas que nous nous trouvons dans une situation privilégiée. A mon avis, notre industrie, pour une bonne part, sera en mesure d'affronter la concurrence, s'il n'est pas question de protection et autres obstacles.

M. BEST: Notre situation est-elle la même par rapport à d'autres pays du monde?

M. GILCHRIST: Oui, monsieur.

M. BEST: D'une manière plus marquée même?

M. GILCHRIST: En certains cas, d'une manière plus marquée. Je ne dirais pas qu'il en est ainsi dans le cas de tous les pays. Ainsi, par exemple, il y a quelque 12,000 tonnes d'uranium qu'on peut produire dans le monde au coût de \$3 la livre environ.

Le PRÉSIDENT: Il s'agit de production annuelle, bien entendu.

M. BEST: Dans différents pays?

M. GILCHRIST: Oui, monsieur. Autrement dit, sur les 43,000 tonnes que j'ai mentionnées et qui représentent la production mondiale, on peut en produire environ 12,000 tonnes au coût de \$3 la livre. Il s'agit là d'un chiffre estimatif, mais le coût réel est très bas. Une certaine partie de cet uranium se trouve en Afrique du Sud, une autre au Canada et une autre aux États-Unis.

M. DUMAS: Quelle est, selon vous, notre part de ces 12,000 tonnes?

M. GILCHRIST: Je serais incapable de vous le dire en ce moment. Si vous insistez, il me faudra considérer différentes mines. De fait, cela dépendrait des conditions matérielles. Ainsi, par exemple, il pourrait s'agir d'uranium de haute qualité ou encore d'exploitation à ciel ouvert. Ainsi, à nos mines Gunnar l'exploitation se fait à ciel ouvert. L'extraction à ciel ouvert se fait à très bon marché, de sorte que les frais sont relativement peu élevés. Dans la région du lac Ambrosia, le minerai est très riche et d'extraction relativement facile; je parle de la région du lac Ambrosia dans l'État de New Mexico. En certains endroits, il est d'extraction très facile.

M. DUMAS: Dans le cas de la Gunnar Mining, monsieur Gilchrist, l'extraction se fait-elle encore à ciel ouvert?

M. GILCHRIST: Elle se fera encore ainsi pendant une partie de l'année courante. Je ne sais pas exactement quand, selon les prévisions, ce puits à ciel ouvert sera épuisé. Il se peut que ce soit cette année ou l'an prochain.

M. BEST: J'aimerais à me renseigner au sujet de la question des contrats d'achat dont il est fait mention à la page 36 et au haut de la page 37 du mémoire. On y mentionne que onze millions de livres achetées par le Royaume-Uni devaient être livrées aux termes du contrat actuel à prix spécial, c'est-à-dire que cette quantité devait être prise sur les approvisionnements déjà livrés à la Commission de l'énergie atomique des États-Unis. Plus loin sur la même page, il est dit qu'une quantité conditionnelle de douze millions de livres, constituant une vente additionnelle, a été vendue au Royaume-Uni.

M. GILCHRIST: Si vous lisez plus loin, vous verrez que, sur ces douze millions de livres, deux millions de livres sont allées aux États-Unis. Vous revenez aux dix millions de livres dont nous parlions plus tôt.

M. BEST: Il s'agit peut-être d'une question fort simple, mais je désirerais demander pourquoi y a-t-il eu détournement dans un cas et pourquoi n'a-t-il pas été possible de faire une vente additionnelle au Royaume-Uni plutôt que de détourner des produits déjà livrés?

M. GILCHRIST: Cela n'apparaît peut-être pas clairement ici, mais il s'agit de détournements dans les deux cas; les onze millions de livres et les dix millions de livres représentaient les uns et les autres des détournements sur les ventes totales à la Commission de l'énergie atomique des États-Unis.

M. DRYSDALE: Ne s'agirait-il pas d'un sous-traité avec le Royaume-Uni, le contrat original entre le Canada et les États-Unis étant maintenu? Le contrat original entre le Canada et les États-Unis n'aurait-il pas été maintenu tandis que les livraisons auraient été faites directement du Canada au Royaume-Uni?

M. GILCHRIST: Ici, comme en maintes occasions, l'évolution de la situation a été compliquée. Des contrats ont été conclus avec les producteurs et nous avons

reçu de la Commission de l'énergie atomique des États-Unis des lettres dans lesquelles elle nous faisait part de ses intentions. Nous en avons reçu seize; l'Eldorado avait deux contrats identiques, l'un avec le producteur et l'autre avec la Commission de l'énergie atomique des États-Unis.

C'est ici que la *Combined Development Agency* (Agence conjointe d'expansion) est entrée en scène. Les besoins du Royaume-Uni augmentaient tandis que se poursuivaient les négociations entre l'Eldorado et les producteurs et l'Eldorado et la Commission de l'énergie atomique des États-Unis pour aboutir à un total de quelque seize contrats. La *Combined Development Agency*, même si elle avait toujours considéré que la production canadienne faisait partie de sa clientèle, puisqu'elle était en majeure partie livrée aux États-Unis ou destinée aux États-Unis, n'avait jamais pris la peine d'en tenir compte dans ses registres. Cependant, dès que les besoins du Royaume-Uni ont commencé à augmenter pour dépasser ce que ce pays pouvait obtenir de l'Afrique du Sud, de l'Australie, du Portugal et du Congo belge, il a fallu puiser dans la production canadienne. La *Combined Development Agency* est alors entrée en jeu et, aux termes d'une entente, une certaine portion de la production canadienne destinée à la Commission de l'énergie atomique des États-Unis a été attribuée au Royaume-Uni. A toutes fins pratiques, au lieu de prendre un certain pourcentage de chaque contrat, nous avons demandé ce qu'il fallait, puis nous avons donné ordre à certains producteurs d'expédier directement en Grande-Bretagne.

M. BEST: Dans ces deux cas, cela a-t-il été heureux du point de vue des Américains?

M. GILCHRIST: Au moment où cela s'est produit, ils n'ont pas jugé que cela était heureux. Il faut vous rappeler que les conditions qui existaient au moment où ces contrats ont été passés et les conditions qui existent aujourd'hui sont très différentes. La crainte régnait et il était urgent d'intensifier la production de cette matière.

M. BEST: Vous dites à la page 37: «cette modification impliquait une augmentation des quantités faisant l'objet de contrats.» Vous dites qu'il y a eu détournement vers le Royaume-Uni dans les deux cas; mais, après cette augmentation de douze millions de livres, il y a eu un détournement de dix millions de livres?

M. GILCHRIST: Il s'agit d'une augmentation des besoins du Royaume-Uni.

M. BEST: Si à ce moment-là les Américains avaient besoin de ces quantités, n'était-il pas possible de faire une vente additionnelle au Royaume-Uni tout en vendant la quantité totale de onze millions de livres?

M. GILCHRIST: Les quantités nécessaires n'étaient pas disponibles.

M. DRYSDALE: S'il y a eu détournement vers le Royaume-Uni, pourquoi la question ne s'est-elle pas réglée entre les États-Unis et le Royaume-Uni, étant donné que nous étions engagés par contrat à approvisionner les États-Unis? Pourquoi a-t-il été nécessaire de négocier de nouvelles ententes?

M. GILCHRIST: De fait, la question se réduisait à ceci: il n'y a pas eu à proprement parler de nouvelle entente. Il y avait avec les États-Unis une entente d'après laquelle le Canada devait fournir le produit; mais il fallait au Canada un document indiquant où il vendrait et livrerait et d'où l'argent viendrait. Il n'était pas pratique de livrer la marchandise aux États-Unis et qu'ensuite les États-Unis se fassent payer par le Royaume-Uni et paient à leur tour le Canada. Il y a donc eu l'entente tripartite aux termes de laquelle nous avons expédié directement au Royaume-Uni et avons été payés directement par ce pays au même prix.

M. BEST: Vous dites que les disponibilités n'étaient pas suffisantes en 1956, tandis qu'il y avait à cette époque des difficultés d'installation, de production et aussi de financement ainsi qu'il ressort des changements que nous avons apportés aux contrats au sujet du financement.

N'aviez-vous pas à cette époque une idée assez exacte de l'importance des dépôts de minerai et, puisque ces contrats portaient sur des livraisons futures, n'aurait-il pas été possible de prendre certaines mesures afin de pouvoir faire des livraisons additionnelles en 1956?

M. GILCHRIST: La chose aurait pu se faire, mais souvenez-vous que, en 1956, ainsi qu'il est dit dans le mémoire, il était évident que notre exploitation était suffisante pour répondre à tous les besoins. En conséquence, l'expansion des moyens de production à cette époque aurait créé des complications pour l'avenir et même pour le présent.

M. BEST: N'avez-vous pas réduit vos facilités de production de 20 p. 100 environ à l'époque?

M. GILCHRIST: Non, monsieur, pas à cette époque. C'est en 1959 que nous avons effectué cette réduction.

M. BEST: Elles étaient à leur sommet?

M. GILCHRIST: C'est juste, elles étaient à leur sommet à ce moment-là.

M. BEST: Et les mines aussi?

M. GILCHRIST: Ce n'est qu'en 1959 que les mines ont atteint leur sommet.

M. BRUNSDEN: A la page 41 de votre mémoire vous dites:

«Pourvu qu'il n'y ait pas d'autres ventes, les dates suivantes sont les dates de fermeture des différentes entreprises.»

Vous mentionnez ensuite dix-sept dates différentes. Comment se fait-il que la *Canadian Dyno Mines Limited* doit fermer à la fin de 1961 tandis que la *Rio Algom Mines Limited*, la *Milliken Lake* et la *Nordic* demeureront actives jusqu'en novembre 1966? En d'autres termes, quels sont les principes qui ont inspiré ces décisions?

M. GILCHRIST: Vous voulez savoir comment il se fait que la *Canadian Dyno Mines Limited* ait fermé en 1960 tandis que la *Rio Algom Mines Limited*, la *Milliken Lake* et la *Nordic* sont demeurées actives jusqu'en novembre 1966?

M. BRUNSDEN: Oui, monsieur.

M. GILCHRIST: C'est là la totalité ou tout au moins une bonne partie de l'objectif du programme de prolongation des livraisons. En d'autres termes, les sociétés solides ont été en mesure de se réorganiser et d'acheter les contrats de celles qui se trouvaient dans une situation financière précaire.

Nous n'avons permis aucune accélération du rythme de la production. Autrement dit, les sociétés qui achetaient un contrat devaient en échelonner l'exécution. C'est ce qui a permis la prolongation des livraisons.

M. BRUNSDEN: En d'autres termes, il s'agissait d'une décision d'ordre interne pour les différentes sociétés, n'est-ce pas?

M. GILCHRIST: C'est juste. Autrement dit, pour l'*Eldorado* le prix spécial, ainsi que je l'ai mentionné, a été établi; c'est-à-dire qu'un prix spécial particulier a été établi à l'endroit d'une propriété particulière et de circonstances particulières du point de vue matériel et chimique, et ainsi de suite.

Jusqu'au 6 novembre 1959, nous ne permettions pas le transfert d'un contrat par suite du fait que le contrat avait été conclu à l'endroit d'une propriété particulière.

Mais, après cette date, nous leur avons permis de faire leurs propres arrangements et d'acheter, de vendre ou de mettre en exploitation une autre propriété.

M. McILRAITH: Votre approbation n'est-elle pas nécessaire?

M. GILCHRIST: Certes, notre approbation est très nécessaire. Ainsi, par exemple, si un contrat devait être modifié, les intéressés devaient nous faire part de leurs intentions et demander notre approbation. Si nous donnions notre approbation, nous rédigeons une série entièrement nouvelle de contrats.

M. AIKEN: Dans les premiers contrats, si j'ai bien compris, l'amortissement des frais de dépréciation et des dépenses d'établissement se répartissait sur une période de cinq ans?

M. GILCHRIST: C'est exact.

M. AIKEN: Et il existait des dispositions financières qui, moyennant une bonne administration, auraient dû permettre aux compagnies, d'éviter les difficultés financières. Autrement dit, l'amortissement aurait dû être complété et les engagements du contrat auraient dû être totalement remplis au cours de cette période de cinq ans pendant laquelle les compagnies avaient des engagements fermes.

M. GILCHRIST: C'est exact.

M. AIKEN: Les sociétés ont-elles simplement poussé trop loin l'expansion ou étaient-elles trop optimistes, croyant que l'exploitation durerait de dix à quinze ans, ce qui aurait donné lieu à une expansion excessive, ou enfin quelle a été, en général, la raison des difficultés dans lesquelles quelques-unes des sociétés moins importantes se sont trouvées?

M. GILCHRIST: Je ne crois pas qu'elles aient songé à durer une quinzaine d'années. A vrai dire, je crois que c'est pas suite d'une multitude de raisons que certaines de ces sociétés se sont trouvées dans des difficultés financières.

Peut-être y a-t-il eu des erreurs de jugement. Il nous fallait examiner leurs propositions avant de rédiger un contrat. Il nous fallait nous assurer qu'il s'agissait de propositions raisonnables. Mais nous n'avons pas tenté d'évaluer le problème auquel elles pourraient faire face une fois qu'elles seraient engagées dans le travail d'extraction.

Certains de ces contrats se fondaient sur la situation au début du forage qui, éventuellement, est allé jusqu'à 3,000 pieds de profondeur. Certaines des difficultés dans lesquelles elles se sont trouvées résultaient des conditions qu'elles ont rencontrées lorsqu'elles ont atteint les dépôts de minerai. Voilà les problèmes en cause. Je serais porté à croire qu'en certains cas il y a eu des erreurs de jugement. J'hésite à dire qu'il y a eu une mauvaise gestion, mais je pense que parfois cela s'est produit.

M. AIKEN: Vous avez dit antérieurement que, à l'époque où l'exécution des ces contrats a commencé, les perspectives d'avenir de l'industrie de l'uranium étaient différentes.

M. GILCHRIST: Oui, monsieur. Si vous jetez un regard sur les graphiques établis de 1953 à 1955 sur les quantités dont on prévoyait l'utilisation en 1965, vous constaterez que les chiffres sont fantastiques.

M. AIKEN: Prenons Elliot Lake, par exemple. Un certain nombre de sociétés ont pris des engagements en matière de logement. Est-ce que ce ne sont pas de ces choses qui, probablement, dépassaient leurs intentions premières?

M. GILCHRIST: C'est juste.

M. AIKEN: Et il se peut que ce soit là un autre élément à l'égard duquel ces sociétés ont jugé qu'elles avaient poussé trop loin l'expansion.

M. GILCHRIST: C'est juste. Cependant, le logement doit entrer en ligne de compte. A mon avis, il faut songer à loger les employés lorsqu'on organise une entreprise.

M. DUMAS: La Commission municipale de l'Ontario n'a-t-elle pas obligé ces sociétés à faire le lotissement d'un certain township et à construire des habitations en conformité de certaines normes?

M. GILCHRIST: C'est exact.

M. SLOGAN: J'ai deux questions à poser. Tout d'abord, croyez-vous comme moi que le contrat d'environ un milliard et demi de dollars accordé à l'industrie de l'uranium était le plus important jamais accordé à l'entreprise privée dans l'industrie minière au Canada?

M. GILCHRIST: C'est très juste.

M. SLOGAN: En deuxième lieu, êtes-vous d'accord avec la déclaration faite par M. C. D. Howe...

Le PRÉSIDENT: Un instant, je vous prie. Très bien. Poursuivez et je vais voir si la question est conforme au Règlement.

M. SLOGAN: Je me reporte à la page 7565 des Débats du 9 août 1956. M. Howe répondait à une question de M. Green. Il a déclaré:

L'honorable député a demandé ce qu'il adviendra de ces mines après 1962. Les installations des mines seront alors entièrement payées et les exploitants auront probablement réalisé certains bénéfices. Ils seront sans doute en mesure de se lancer eux-mêmes en affaires.

Il a ajouté:

Nous n'avons guère besoin de nous inquiéter à ce sujet.

Étant donné les conditions des contrats qui leur ont été accordés, estimez-vous que les exploitants de l'industrie de l'uranium sont en mesure de se lancer eux-mêmes en affaires à l'expiration de ces contrats?

M. GILCHRIST: Ceux qui sont encore actifs aujourd'hui, à l'exception peut-être d'un ou deux dans la région de Bancroft où les frais sont assez élevés, se trouveront dans une situation très solide.

M. BRUNSDEN: Puis-je poser une autre question? Avons-nous fait erreur lorsque nous avons lancé ces entreprises à l'époque? Autrement dit, estimez-vous que l'activité du gouvernement, de l'activité de l'Eldorado et des sociétés privées étaient justifiées sur cette base de courte durée?

Le PRÉSIDENT: Avec des espérances pour l'avenir.

M. GILCHRIST: Pour répondre à la question, il me faut, je pense, revenir à la situation qui existait au moment où ces contrats ont été passés. Il y avait à l'époque la demande du temps de guerre.

M. BRUNSDEN: Demande inspirée par la panique.

M. GILCHRIST: Peut-être pas, mais il est certain qu'il nous fallait mettre cette ressource en valeur et le faire très rapidement. A l'époque, l'avènement de l'ère de l'énergie atomique semblait plus imminente qu'il ne le paraît aujourd'hui. L'industrie canadienne, les producteurs canadiens, les exploitants dans ce domaine, s'ils sont honnêtes, admettent qu'ils ne voulaient pas que le gouvernement s'en mêle pendant plus de cinq ans. Autrement dit, ils voulaient être indépendants le plus vite possible. Ils ne voulaient pas être liés pendant dix ans, comme les Sud-Africains, à la Commission de l'énergie atomique des États-Unis. Ils voulaient profiter de la panique et payer leurs installations et commencer à réaliser des bénéfices en cinq ans. Ils seraient alors indépendants. Que cela ait été une erreur ou non, je ne saurais le dire. Je ne le crois pas.

Le PRÉSIDENT: Je crois que le témoin a prouvé que la chose était raisonnable.

M. BRUNSDEN: Je ne dis pas que c'était une erreur.

Le PRÉSIDENT: A mon avis, le témoin a prouvé le bien-fondé de l'activité, de l'amortissement et des programmes qui à cette époque avaient un objet bien précis. On ne devrait pas, je pense, demander au témoin de dire si cela était une erreur.

Messieurs, nous réunirons-nous cet après après-midi? Quels sont vos désirs?

Des VOIX: Non, non.

M. DUMAS: Non, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Quand nous réunirons-nous?

M. BRUNSDEN: Demain matin.

Le PRÉSIDENT: Avant que nous ajournions, M. Gilchrist désire répondre à une question de M. Dumas.

M. GILCHRIST: Vous vouliez savoir combien de livres avaient été livrées aux termes des contrats avec le Royaume-Uni à venir jusqu'au 6 novembre 1959. La réponse est 4,176,619 livres sur les onze millions de livres mentionnées dans le contrat.

M. BEST: Monsieur le président, pourrait-on nous fournir pour la prochaine séance des renseignements—une liste peut-être—sur les commandes ou contrats passés avec d'autres pays? Selon M. Gilchrist, ces contrats seraient très importants à cause de l'attention que sa société a accordée à ces petits contrats dans le passé. Ma requête est motivée par les problèmes relatifs aux ventes futures au Royaume-Uni et aux États-Unis.

En outre, M. Gilchrist pourrait-il nous fournir à notre prochaine séance des données estimatives, semblables à celles qu'il nous a déjà données, au sujet de la situation des États-Unis au cours de la période qui va de 1966 à 1972?

M. DRYSDALE: J'aimerais à avoir des renseignements au sujet de la *Combined Development Agency* (Agence conjointe d'expansion).

M. GILCHRIST: Je vais vous donner une liste des ventes moins importantes qui ont été faites. Quant à la situation dans laquelle se trouveront les États-Unis, il est un peu difficile d'en parler, car il faudrait hasarder des conjectures sur la demande militaire et sur d'autres possibilités.

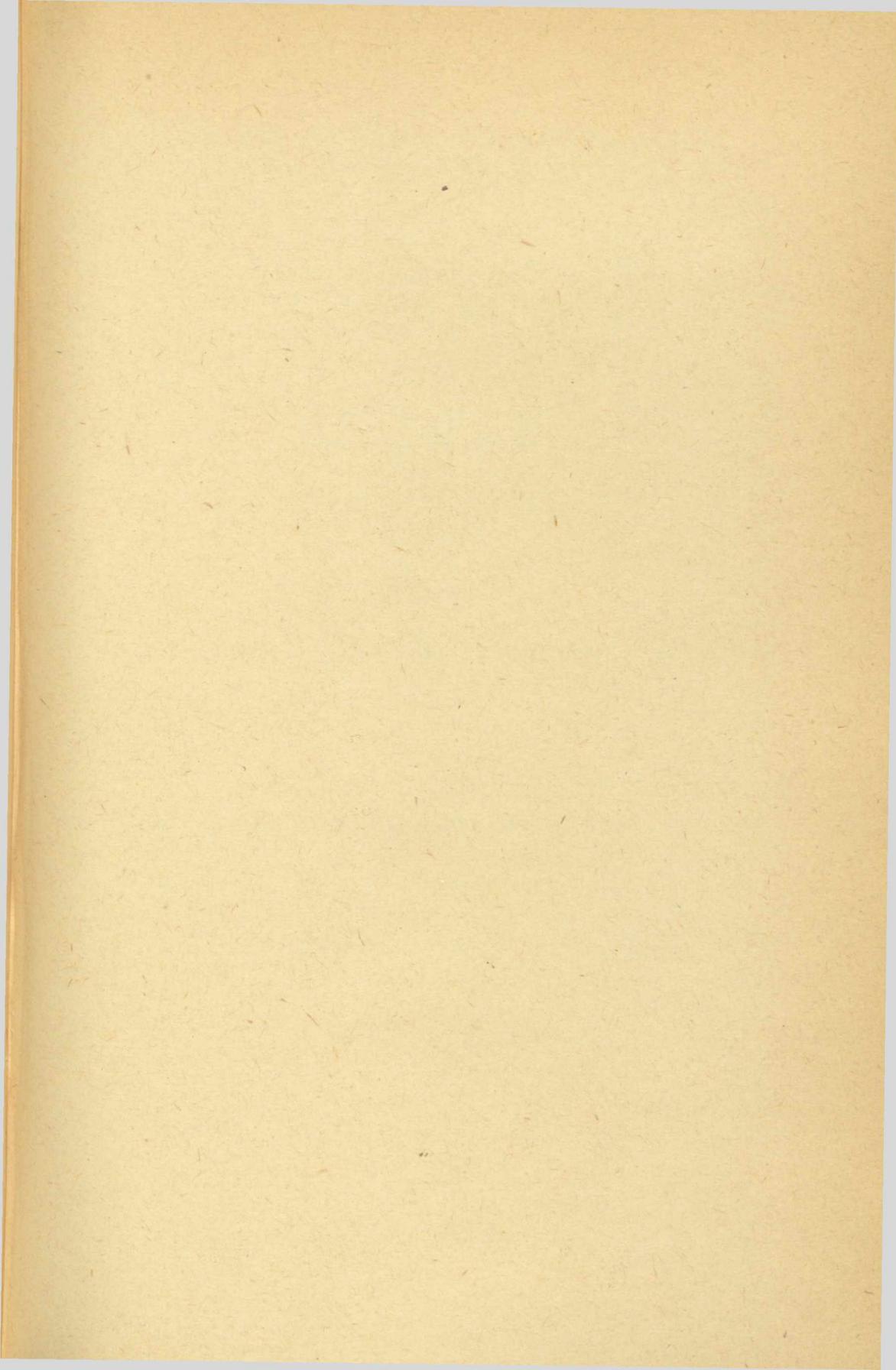
M. DRYSDALE: Pourrais-je obtenir des renseignements au sujet de la *Combined Development Agency*, au sujet de sa structure, des pouvoirs qui lui ont été conférés et de la façon dont elle fonctionne?

Le PRÉSIDENT: La prochaine réunion aura lieu mardi à dix heures.

M. SLOGAN: Ne devrions-nous pas décider, monsieur le président, si nous allons poursuivre l'examen de la question des contrats lors de la prochaine réunion?

Le PRÉSIDENT: Nous n'avons pas terminé l'examen de cette question.

M. BEST: M. McIlraith désire parler, lui aussi, des contrats lorsque la question sera soulevée au cours de la prochaine réunion.



CHAMBRE DES COMMUNES

Quatrième session de la vingt-quatrième législature
1960-1961

COMITÉ SPÉCIAL
DES

RECHERCHES

Président: M. J. W. MURPHY



PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 3

ELDORADO MINING AND REFINING LIMITED

SÉANCE DU MARDI 7 MARS 1961

TÉMOIN:

M. W. M. Gilchrist, président de l'*Eldorado Mining and Refining Limited*.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1961

24732-0-1

COMITÉ SPÉCIAL DES RECHERCHES

Président: J. W. Murphy

Vice-président: C. A. Best

et MM.

Aiken
Batten
Bissonnette
Bourget
Brunsden
Drysdale

Dumas
Forgie
Godin
Grafftey
MacLellan
McIlraith

Nielsen
Payne
Pitman
Slogan
Smith (*Winnipeg-Nord*)
Stewart

Le secrétaire du Comité:

J. E. O'Connor.

PROCÈS-VERBAL

Le MARDI 7 mars 1961.

(4)

Le Comité spécial des recherches se réunit à 10 h. 04 du matin sous la présidence de M. J. W. Murphy.

Présents: MM. Aiken, Batten, Best, Bisonnette, Brunsdén, Drysdale, Dumas, Forgie, Godin, Murphy, Payne, Slogan et Stewart (13).

Aussi présents: De l'*Eldorado Mining and Refining Limited*: M. W. M. Gilchrist, président; M. R. C. Powell, secrétaire; M. R. E. Barrett, directeur des achats de minerai; et M. A. Tunaes, directeur de la Division des recherches et de la mise en valeur.

On continue de questionner M. Gilchrist au sujet de son exposé et il fournit des renseignements sur les sujets suivants: l'Organisme conjoint de mise en valeur, le stockage de l'uranium, la demande probable et les usages possibles de l'uranium à l'avenir, les avantages obtenus par les producteurs d'uranium par suite des initiatives de l'*Eldorado Mining and Refining Limited* et les recherches entreprises en vue de trouver de nouveaux emplois de l'uranium dans les alliages de métaux.

Un document intitulé «Extraits de déclarations publiques du Gouvernement, des représentants de l'Eldorado et de la Commission sur l'énergie atomique des États-Unis mettant en garde contre un excès d'optimisme dans l'industrie de l'Uranium» est déposé et des exemplaires sont distribués aux membres du Comité.

Il est convenu—Que ce document soit imprimé comme appendice «A» au compte rendu du jour (*voir l'appendice «A»*).

Il est convenu—Qu'un tableau intitulé «dépenses pour la recherche, 1949-1960» soit imprimé comme appendice «B» au compte rendu du jour (*voir l'appendice «B»*).

Il est proposé par M. Drysdale, appuyé par M. Slogan, qu'on dépose la liste des sociétés productrices d'uranium, la production annuelle de chacune, la valeur de cette production, les contributions de ces sociétés à la Fondation canadienne des recherches sur l'uranium avec la date où ces contributions ont été versées. Cette liste devra contenir le nom de tous les producteurs ainsi que la date où ils ont interrompu la production, le cas échéant.

Après discussion on convient de réserver la motion, après avoir demandé à M. Gilchrist de tâcher d'obtenir ces renseignements.

Il est convenu—Que le professeur Frank Forward, directeur d'une division de la Fondation canadienne de recherches sur l'uranium, et certains représentants du ministère des Mines et relevés techniques soient invités à venir témoigner au Comité.

A midi 3 minutes, le Comité s'ajourne jusqu'au jeudi 9 mars 1961 à 10 heures du matin.

Le secrétaire du Comité,
J. E. O'Connor.

TÉMOIGNAGES

Le MARDI 7 mars 1961
10 heures du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Voulez-vous que nous poursuivions notre étude à partir du point où nous l'avons interrompue à la dernière séance? Nous parlions du programme de prolongation et M. Drysdale avait des questions à poser.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, j'ai demandé à M. Gilchrist de bien vouloir nous faire un bref historique de l'Organisme conjoint de mise en valeur.

M. W. M. GILCHRIST (*Président de l'Eldorado Mining and Refining Limited*): L'Organisme conjoint de mise en valeur est issu de ce qu'on appelait le Comité chargé de tracer une ligne de conduite commune qui, lui, était né d'un état d'extrême urgence ou tout au moins des problèmes qu'il nous fallait résoudre en 1939, 1940 et 1941, époque où les puissances occidentales eurent un grand nombre de décisions à prendre en commun.

Le Comité chargé de tracer une ligne de conduite commune a donné naissance à un certain nombre d'organismes, dont l'Organisme conjoint de mise en valeur. Cet organisme devait s'occuper des questions relatives à l'uranium et de l'acquisition des matières premières destinées à l'entreprise Manhattan. Voilà, en termes très généraux, comment cet organisme a vu le jour. Pour donner de plus amples explications, il faudrait toucher des questions de sécurité qu'il serait peut-être inopportun d'aborder.

M. DRYSDALE: Monsieur Gilchrist, permettez-moi de vous poser une question précise. Cet organisme devrait-il être permanent ou fut-il établi uniquement pour les besoins du moment?

M. GILCHRIST: Il ne s'agissait pas réellement d'un organisme permanent. Il avait pour rôle de répartir au mieux les ressources d'uranium qui existaient dans le monde.

M. BRUNSDEN: A ce moment-là?

M. GILCHRIST: En effet; dans les années de pénurie. L'organisme a eu à s'occuper des contrats en question, notamment celui de l'Afrique du Sud, celui de l'Australie, celui du Portugal et celui du Congo. La seule fois où la production canadienne a été touchée directement, ce fut lorsque, par suite de la répartition, les Britanniques réclamèrent une partie des commandes que l'industrie canadienne s'était engagée à livrer aux États-Unis. La demande a d'ailleurs été présentée par l'intermédiaire de l'Organisme conjoint de mise en valeur, du moins pour ce qui est du principe en jeu.

M. DRYSDALE: Y avait-il des règles qui régissaient le fonctionnement de l'Organisme conjoint de mise en valeur lors de son institution? Je ne vois pas bien comment l'organisme a été établi. Avait-il le pouvoir de conclure des contrats? Et voici ce qui m'intéresse tout particulièrement. A-t-il fait de la recherche pour s'assurer de la quantité de matières premières dont on disposerait et de la façon dont il faudrait les répartir?

M. GILCHRIST: Pour autant que je le sache, il ne faisait pas de recherches proprement dites. L'organisme comptait trois membres: les États-Unis, la Grande-Bretagne et le Canada. Je sais qu'il s'agissait d'une association très

souple dont le seul rôle était d'arrêter la ligne de conduite à suivre. L'organisme avait certains pouvoirs, dont celui de conclure des contrats.

M. DRYSDALE: L'organisme servait-il d'intermédiaire à l'Eldorado?

M. GILCHRIST: Non.

M. DRYSDALE: Agissait-il par l'entremise du Gouvernement?

M. GILCHRIST: Le Gouvernement y avait un représentant.

M. DRYSDALE: L'Eldorado faisait-elle de la recherche à ce moment-là?

M. GILCHRIST: Oui, mais pas particulièrement pour l'Organisme conjoint de mise en valeur. Le nom de l'organisme peut prêter à confusion, mais il ne s'agissait pas d'un organisme de recherche. Il a été institué pour la mise en valeur des ressources d'uranium.

M. DRYSDALE: Ce que je ne comprends pas, c'est que pour répartir les approvisionnements il fallait qu'il sache de quelle quantité d'uranium il pouvait disposer pour ce programme de répartition. Et vous semblez dire que l'organisme devait compter sur les renseignements que les trois parties contractantes lui fournissaient à ce sujet?

M. GILCHRIST: Sur les trois parties contractantes et sur d'autres gouvernements avec lesquels il se tenait en relations. Il s'agissait d'une collaboration volontaire.

M. DRYSDALE: L'Eldorado a-t-elle à certains moments formulé des prévisions quant à la quantité d'uranium qui peut être disponible en général par rapport à l'approvisionnement mondial? A-t-elle essayé, en conformité de son mandat, d'entreprendre des recherches afin de surmonter ce qu'on pourrait appeler la surproduction mondiale? Pourriez-vous nous dire en quelle année vous avez entrepris des recherches à cet égard et quels en ont été les résultats?

M. GILCHRIST: Pour répondre à la première partie de votre question, je dirai que l'Eldorado surveille de très près l'exploitation et la demande d'uranium depuis les débuts des années 50. En d'autres termes, elle a constamment étudié depuis cette date le problème de l'approvisionnement et de la demande. Lorsque, en 1950 et 1956, il devenait de plus en plus évident que la surproduction commençait ou que c'était du moins le début d'une époque où il y aurait beaucoup plus d'uranium que pourraient en absorber les programmes de matériel de guerre et les centrales nucléaires, nous avons songé, peut-être pas aussitôt que nous l'aurions dû, mais en 1959, à entreprendre des recherches en vue de découvrir s'il y aurait moyen d'utiliser l'uranium à des fins autres que les besoins des réacteurs générateurs d'énergie et la production de matériel de guerre et nous avons pris des mesures bien précises à cet égard.

M. DRYSDALE: Mais il n'y a rien eu de fait avant 1955 ou 1956 sous ce rapport?

M. GILCHRIST: Presque rien.

M. DRYSDALE: De quelle nature était l'étude ou la recherche entreprise en 1955-1956? Je ne veux pas prendre tout le temps du Comité, mais, si on pouvait nous donner ce renseignement, je serais très heureux.

M. GILCHRIST: Vous voulez parler de l'étude relative aux autres possibilités? Elle n'a pas commencé vraiment avant 1959.

M. DRYSDALE: Vous pourrez me corriger au besoin, monsieur Gilchrist, mais je crois me rappeler que vous avez dit, dans votre témoignage de la semaine dernière, qu'un grand nombre de producteurs d'uranium n'étaient pas particulièrement désireux de passer des contrats avec l'Eldorado, du moins des contrats de 5 ans, mais préféraient vendre sur le marché libre, étant donné

que beaucoup de ces contrats remontent à cette époque-là. D'après ce que vous dites, tout semble indiquer qu'il y a surproduction d'uranium. Pourquoi en est-il ainsi?

M. GILCHRIST: Si vous vous reportez aux prévisions qui ont été publiées à ce moment-là à la demande de la société, vous verrez que celle-ci avait prédit la surproduction. J'aimerais à déposer les documents qui se rapportent à cette question. Cependant, il semblait y avoir à ce moment-là, une opinion très répandue dans le public. C'est que la demande resterait à un niveau raisonnable. Comme je l'ai dit, en 1953-1954 les prévisions étaient extrêmement optimistes. L'Eldorado n'en a pas moins, à plusieurs reprises, signalé que la demande ne se maintiendrait peut-être pas.

M. DRYSDALE: Vous avez dit que l'étude en question a été faite en 1958 ou 1959. Voulez-vous parler de l'étude de M. Clarkson intitulée «Uranium in the Western World» (L'uranium dans le monde occidental)?

M. GILCHRIST: C'en était une. M. Clarkson travaillait pour l'AECL.

M. DRYSDALE: Quelles autres études votre société a-t-elle fait faire? Votre société en a-t-elle faite elle-même?

M. GILCHRIST: M. Bennett était alors président des deux entreprises et M. Clarkson était à l'œuvre depuis un certain nombre d'années. C'est là la première étude publique qui ait été faite ou du moins publiée, mais M. Clarkson étudiait la situation depuis un certain nombre d'années.

M. DRYSDALE: Au sujet de la situation générale qui existait en 1955 et en 1956, si l'Eldorado s'inquiétait au sujet de l'avenir de l'uranium, on avait l'impression que les producteurs étaient sans inquiétude et croyaient, par conséquent, qu'il n'y avait ni urgence ni hâte particulière, notamment à l'égard des contrats de 10 ans comme ceux qu'ils avaient conclus avec l'Afrique du Sud?

M. GILCHRIST: C'est absolument vrai.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser?

M. GILCHRIST: Excusez-moi; nous avons assez d'exemplaires de ce document pour en distribuer à tous les membres.

Le PRÉSIDENT: M. Gilchrist a apporté des extraits de déclarations faites en public par des représentants de l'Eldorado et de la Commission d'énergie atomique des États-Unis pour mettre l'industrie de l'uranium en garde contre un excès d'optimisme. Nous n'aurons pas à en donner lecture si vous voulez bien commencer par en prendre connaissance. Nous pouvons adopter une motion tendant à porter ces documents en appendice au compte rendu. MM. Stewart et Brunsdén en font la proposition. Le Comité est-il en faveur de la motion?

(La motion est adoptée.)

M. DRYSDALE: Monsieur le président, je voudrais me faire préciser une chose et obtenir tous les renseignements possibles à cet égard. D'abord, monsieur Gilchrist, l'Eldorado a-t-elle, depuis qu'elle existe, fait des prédictions analogues à celles de M. Clarkson au sujet de l'approvisionnement et de la demande d'uranium et a-t-elle fait savoir qu'elle poursuivait des recherches en vue de résoudre le problème du surapprovisionnement que l'on craignait à cette époque? En d'autres termes, la société a-t-elle parlé de la recherche qu'elle ferait, par exemple, dans le domaine de l'uranium enrichi ou dans celui des piles au plutonium? Pourriez-vous me donner ces renseignements?

M. GILCHRIST: Cette matière est plutôt de la compétence de l'AECL.

M. DRYSDALE: En tant que fournisseur, êtes-vous encore intéressé à voir quelqu'un se charger de ces études? Si nous avons l'occasion d'étudier la question, vous pourrez peut-être nous donner des renseignements à ce sujet?

M. BEST: M. Gilchrist a parlé, lors de notre dernière réunion, du problème du stockage. Vous avez dit, je pense, monsieur Gilchrist, qu'il est difficile pour l'Eldorado d'exercer une surveillance sur le stockage effectué par les divers producteurs.

M. GILCHRIST: Vous voulez dire, si je me rappelle bien la question, que vous avez eu connaissance de rumeurs selon lesquelles les diverses entreprises accumulaient des stocks en plus d'exécuter les commandes auxquelles elles s'étaient engagées. Nous n'avons aucune autorité sur ces sociétés.

M. BEST: Cette question met évidemment bien des personnes en cause, étant donné la situation de l'emploi et le programme de prolongation. Puisque votre société achète de l'uranium de ces exploitations et que les mines détiennent un contingent de production, pourquoi ne vous est-il pas possible de régir le stockage?

M. GILCHRIST: Il ne faut pas oublier que les contrats ont été passés au début des années 50, alors qu'il n'y avait pas de chômage. La question de l'emploi ne s'est pas posée. Il faudrait maintenant, pour exercer quelque autorité à cet égard et pour régir la production, modifier les contrats. Or, pour les modifier, il faudrait que les deux parties s'entendent sur la quantité. Si l'une des parties n'est pas d'accord, le contrat ne peut être modifié.

M. BEST: Il y a pourtant eu des modifications apportées au sujet de la prolongation et à d'autres égards, ce qui suppose que les parties sont tombées d'accord.

M. GILCHRIST: Oui.

M. BEST: L'Eldorado a-t-elle tenté de restreindre de quelque façon le stockage et cette autorité lui a-t-elle été refusée?

M. GILCHRIST: La question ne s'est vraiment pas posée à l'époque; il n'en a pas été question, non plus, au cours des négociations relatives à la période de prolongation. L'entente était que nous achetions telle quantité par mois, qui, à l'époque, était considérée comme suffisante.

Du reste, un autre élément entrainé en ligne de compte. Comme je l'ai dit précédemment, les contrats se fondaient sur une certaine production, et l'on avait supposé que les usines auraient une productivité qui correspondrait aux quantités prévues. Mais, si on leur a donné une plus grande productivité, encore une fois nous n'y pouvons rien.

M. BEST: Étant donné que le programme de prolongation prendra cinq années de plus, croyez-vous que l'Eldorado devrait s'attaquer de nouveau à cette question de la survivance des exploitations, afin de s'assurer des frais de production qui auront cours durant ces cinq années ou durant la plus grande partie de cette période?

M. GILCHRIST: Vous parlez de la quantité prévue aux contrats qui sont actuellement en vigueur? Je ne pense pas qu'il y ait beaucoup de possibilités de ce côté.

M. BEST: Vous ne pensez pas que les mines seraient favorables à cette idée?

M. GILCHRIST: Je ne le crois pas. Je n'en suis pas certain, car, je le rappelle, je dois m'en remettre aux rumeurs. Mais, si une exploitation s'est déjà lancée dans le stockage et si la ligne de conduite en la matière a été arrêtée par le conseil d'administration, je ne crois pas qu'il nous serait possible—ou du moins légalement possible—d'imposer une autre ligne de conduite au conseil d'administration ou à la société.

M. SLOGAN: Ces producteurs étaient exempts d'impôt sur le revenu durant les trois premières années de leur contrat, n'est-ce pas?

M. GILCHRIST: Oui.

M. SLOGAN: Ne croyez-vous pas qu'elles ont également une responsabilité morale à l'égard du Canada, étant donné la situation qui leur est faite par le Gouvernement?

M. GILCHRIST: Vous me placez dans une situation assez embarrassante en m'interrogeant sur une question de régie interne et de morale. Je ne crois pas pouvoir répondre à cette question.

Le PRÉSIDENT: Vous pourrez poser votre question lorsque les représentants des producteurs d'uranium comparaitront, monsieur Slogan.

M. SLOGAN: Sauf erreur, l'Eldorado a versé quelque 14 millions en impôts sur le revenu avant que les autres mines aient payé quoi que ce soit.

M. GILCHRIST: J'ignore combien la société a versé avant que les autres exploitants paient de l'impôt, mais je crois qu'il est exact de dire que jusqu'ici la société a versé environ \$16,500,000 en impôts sur le revenu et qu'elle paiera un autre montant de \$2,700,000 pour 1960.

M. BRUNSDEN: D'après ce que M. Gilchrist a déclaré au début de son exposé, c'est la première fois en dix-sept ans que cette société de la Couronne fait l'objet d'une étude par un comité.

M. GILCHRIST: Non, ce n'est pas exact. C'est la première fois que je viens témoigner.

M. BRUNSDEN: Je crois que le Comité doit exprimer sa reconnaissance à M. Gilchrist et à ses collègues pour les renseignements qu'ils nous ont donnés. Malheureusement la question de l'uranium est d'ordre politique au sein du ministère et elle l'est certainement à la Chambre des communes. Nous avons parlé du fondement des contrats passés avec le gouvernement britannique; mais, pour autant que je le sache, c'est tout ce que nous en savons. Je suis, pour ma part, très peu versé dans la question de l'uranium et je crois être en nombreuse compagnie au sein même de notre Comité.

J'aimerais, toutefois, demander à M. Gilchrist de nous donner son opinion personnelle au sujet de l'avenir de l'uranium dans le domaine de la métallurgie et au sujet de son emploi à long terme. M. Gilchrist pourrait-il nous dire ce qu'il pense de l'importance qu'aura l'uranium au cours des dix ou quinze prochaines années?

M. GILCHRIST: Il ne fait pas de doute, pour quiconque a été mêlé à la question de l'uranium pendant un certain temps, que l'énergie d'origine atomique influera sur l'avenir de l'uranium.

Vers la fin des années 60 et le début des années 70, il y aura peut-être un équilibre assez précaire entre la production et l'utilisation de l'uranium dans le monde. Mais je signale tout de suite la réserve suivante. Si nous en jugeons d'après les programmes de matériel de guerre et des réacteurs dans le monde, il faudra attendre le début des années 70 avant qu'il y ait vraiment équilibre entre le pouvoir de production et le pouvoir d'utilisation.

Si de nouvelles possibilités se révèlent à l'égard d'autres industries, qui jusqu'à ce moment, n'ont pas trouvé moyen d'utiliser l'uranium, soit dans les alliages soit autrement, l'équilibre sera peut-être atteint avant ce moment-là soit vers 1967 ou 1968. Il faudra en tous cas attendre la fin des années 60 avant que l'équilibre se réalise. Que l'uranium ait à la longue des chances d'expansion, cela ne fait aucun doute.

L'énergie d'origine nucléaire nous est certainement nécessaire. Pour l'instant, ainsi que je l'ai dit dans mon mémoire, il a fallu plus de temps qu'on ne l'avait prévu pour résoudre les problèmes que pose l'exploitation rentable

du réacteur atomique. La mise en valeur des combustibles fossiles a d'ailleurs beaucoup augmenté dans le monde entier.

Si l'on dressait un graphique à ce sujet, il faudrait y tracer deux courbes. L'une représenterait l'augmentation graduelle du coût de l'énergie obtenue au moyen des combustibles fossiles, tels que le pétrole et le charbon; l'autre représenterait le coût de l'énergie produite par des moyens atomiques.

La première de ces courbes aurait une pente ascendante très accentuée, tandis que l'autre serait une courbe descendante. Le point où ces deux lignes devaient d'abord se croiser se situe entre 1961 et 1963.

Cependant, le coût de l'énergie d'origine atomique n'a pas baissé aussi rapidement qu'on s'y attendait et d'autre part, le coût de l'énergie d'origine fossile n'a pas augmenté. Mais il est indéniable que la production d'énergie d'origine atomique est devenue plus efficace que celle de l'énergie obtenue au moyen des combustibles fossiles. La courbe n'a donc pas conservé sa constance, de sorte que le point d'intersection des deux lignes est maintenant reporté vers la fin des années 60 ou, plus exactement peut-être, au début des années 70. Est-ce que cela répond à votre question?

M. BRUNSDEN: Merci beaucoup. Je crois que M. Gilchrist a répondu en tous points à la question que je me posais. Étant donné que je viens de l'Ouest du Canada, région riche en pétrole, j'aurais une autre question à poser. C'est une question que nous nous posons sans cesse dans l'Ouest. M. Gilchrist entrevoit-il le jour où l'énergie atomique remplacera les combustibles fossiles? Je ne veux pas dire bientôt ni l'an prochain, mais dans un avenir assez rapproché?

M. GILCHRIST: Je doute fort qu'elle remplace jamais absolument les combustibles fossiles. Cela pourra arriver si, un jour, la demande d'énergie devient telle que les combustibles fossiles ne peuvent absolument plus suffire. Quand cette condition se réalisera-t-elle? Je ne saurais le dire. Je me représente assez mal, par exemple, une centrale d'énergie nucléaire en Alberta ou ailleurs dans l'Ouest.

M. BRUNSDEN: Je ne pensais pas à l'Ouest, mais plutôt à l'Est industriel et à la possibilité que cette région soit un jour alimentée par une autre source d'énergie.

M. GILCHRIST: En quoi vous avez raison.

M. BRUNSDEN: J'exprimais la crainte que les combustibles fossiles soient un jour remplacés par l'énergie atomique.

M. GILCHRIST: C'est de cela qu'il s'agit, en effet.

M. BRUNSDEN: Je voudrais que M. Gilchrist nous dise si ses études,—il est spécialiste en la matière; je ne suis qu'un humble profane,—lui ont permis d'entrevoir que l'énergie atomique se substituera un jour aux autres sources d'énergie pour les usages industriels et domestiques.

M. GILCHRIST: Vous voulez dire au Canada?

M. BRUNSDEN: Oui.

M. GILCHRIST: A mon avis, cela ne fait aucun doute, car il ne faut pas oublier que nos besoins d'énergie doublent tous les 12 ans environ, et souvent beaucoup plus rapidement. C'est donc dire que, dans 20 ou 24 ans d'ici, il nous faudra quatre fois plus d'énergie que maintenant.

On prévoit qu'en 1980, si nous n'avons ni énergie atomique ni gaz de l'Ouest, nous devons importer des États-Unis du charbon pour une valeur de 300 millions de dollars par année, en supposant que le charbon se vende \$8 la tonne. Voilà les perspectives pour 1980.

Aux États-Unis, la situation du combustible est sensiblement la même que chez nous. Par conséquent, s'il nous faut alors une autre source d'énergie pour

remplacer les combustibles fossiles, c'est-à-dire le pétrole, le gas et la houille, s'il nous faut une source d'énergie qui puisse soutenir la concurrence de l'Ouest, il faudra que cette source procure de l'énergie au meilleur marché possible. Or, d'ici une vingtaine d'années, voire une quinzaine d'années, l'énergie atomique sera effectivement, dans un grand nombre de régions, la source d'énergie la moins coûteuse. Et, je tiens à bien le signaler, si nous ne tenions pas compte de ce fait et des progrès qui s'accomplissent en ce domaine, nous risquons de nous trouver en difficulté à ce moment-là. La question de l'approvisionnement en énergie se fait si pressante que nous devons prévoir 25 ans à l'avance.

Ici, toutefois, je crains d'être en train de m'engager dans un domaine qui déborde le champ d'activité de l'Eldorado. Pressante pour le Canada, certes, la difficulté prend une importance bien plus grande encore dans d'autres parties du monde.

M. FORGIE: Croyez-vous que, dans 20 ans d'ici, compte tenu des frais de production et de distribution, l'énergie atomique coûtera moins cher au Canada que le charbon que nous importerions des États-Unis?

M. GILCHRIST: Je le crois; surtout si, dans 20 ans, il s'agit d'alimenter une grande centrale (je ne parle pas d'une petite). Dans le cas d'une grande centrale comme la Candu l'énergie atomique sera alors, je crois, plus économique que le charbon.

Le PRÉSIDENT: Auriez-vous l'obligeance de répéter votre réponse à cette dernière question: on ne vous a pas entendu à l'autre extrémité de la salle.

M. GILCHRIST: On m'a demandé si, dans 20 ans d'ici, l'énergie atomique reviendra moins cher que le charbon pour alimenter une centrale du Sud de l'Ontario. Voilà, en gros, ce qu'on m'a demandé, et j'ai répondu que oui.

M. AIKEN: Je voudrais revenir en arrière pour obtenir la réponse à une question que nous avons touchée il y a quelques instants, savoir le stockage. Si j'ai bien compris, M. Gilchrist a dit que la seule exigence de l'Eldorado c'était que le minerai, ou tout au moins le concentré, provienne de la mine en question. C'est ce qu'elle doit vérifier.

M. GILCHRIST: En effet, la matière doit provenir de la concession ou de la propriété spécifiée au contrat.

M. AIKEN: Comment arrivez-vous à déterminer qu'il en est bien ainsi? Vous rendez-vous effectivement à la mine ou vous contentez-vous d'accepter un certificat quelconque?

M. GILCHRIST: Dans les premiers temps, nous nous rendions sur les lieux, ce que nous faisons encore dans certains cas. Je disais que nos méthodes, sous ce rapport, touchent jusqu'à un certain point aux questions de sécurité et je préférerais ne pas en discuter davantage.

M. AIKEN: Très bien.

M. GILCHRIST: Je puis, cependant, vous dire que nous avons pris nos dispositions pour faire cette vérification et pour nous assurer que l'exigence dont nous venons de parler est respectée sur toute la ligne.

M. AIKEN: Voici à quoi je veux en venir. Si l'Eldorado doit exercer un certain contrôle à l'égard du concentré qui provient de telle ou telle entreprise, ne s'ensuit-il pas qu'elle devrait aussi savoir ce que l'exploitant possède en fait de stocks et quelles quantités elle peut s'attendre à recevoir de lui à plus ou moins brève échéance?

M. GILCHRIST: Sans doute, jusqu'à un certain point. Mais, si nous parvenons à établir que le minerai est transformé dans l'usine en question et que les envois nous viennent de cet établissement, nous ne cherchons pas à savoir quelle quantité est en voie de préparation ni combien de minerai est emmagasiné dans l'usine. En d'autres termes, c'est l'ensemble de la situation que nous surveillons.

Nous restreignons l'activité d'une société aux concessions minières visées par le Contrat et nous nous contentons d'établir si l'entreprise prépare 1,000 ou 1,500 tonnes de minerai, par exemple. Nous ne cherchons pas à savoir si l'exploitation se limite au domaine visé.

M. AIKEN: Vous ne faites rien sous ce rapport?

M. GILCHRIST: En principe, non. Nous avons pour ligne de conduite de ne pas scruter de trop près l'activité de la société, si ce n'est pour nous occuper des principales clauses du contrat qui nous intéresse. Autrement dit, nous nous refusons à faire la police de cette entreprise.

M. AIKEN: Mais, puisque l'exploitation ne ressortit plus exclusivement à l'industrie privée, ne constitue-t-elle pas une question d'intérêt public? Par le truchement de votre société, l'État achète et vend des concentrés d'uranium. Or, puisque vous prolongez la durée du contrat afin de favoriser l'industrie et dans le dessein déclaré de maintenir le niveau d'emploi, ne vous êtes-vous pas dit qu'il serait peut-être opportun de réviser toute cette question de surveillance ou de police, comme vous dites? C'est une activité qui déborde maintenant le secteur privé et qui est du domaine public.

M. GILCHRIST: Vous voudrez bien m'excuser, n'est-ce pas? si j'évite de me lancer dans une discussion théorique au sujet de l'entreprise privée et de l'entreprise publique. Cette question échappe à notre juridiction normale. Que le gouvernement considère cette activité comme étant un secteur commercial d'intérêt public ou privé, cela ne concerne pas l'Eldorado pour le moment. Nous avons à nous occuper des contrats qui sont actuellement en vigueur. La question que vous abordez se rattache à des principes d'administration qui nous dépassent et doit, par conséquent, être tranchée par le Gouvernement et non par l'Eldorado.

M. AIKEN: C'est ce que je me demandais. Pour le moment, vous trouvez que la question échappe à votre compétence?

M. GILCHRIST: Sur le plan juridique, oui. Nous avons tâché de réaliser un programme de prolongation, et je crois que nous avons réussi. En somme, ainsi que je l'ai fait remarquer dans le mémoire, nous avons évité l'effondrement, pour les années 1962-1963. Nous avons prolongé la livraison jusqu'en 1966 afin d'éviter l'inactivité absolue. Pour rester dans les limites de la loi, c'est à peu près le plus loin que nous pouvions nous aventurer.

Nous avons accompli cette tâche en faisant aux industriels une offre que, dans certains cas, il leur était avantageux d'accepter. D'autre part, nous sommes intervenus parce que le client voulait atteindre un certain objectif; et on peut dire aussi que cet objectif a été atteint.

M. SLOGAN: Je ne veux pas demander à M. Gilchrist de se prononcer sur des questions de morale. Mais à mon avis, il y en a au moins une qui doit nous préoccuper. Chacun des membres du Comité croit, j'en suis sûr, que ces hommes d'affaires pratiques ont à l'égard des Canadiens une obligation morale en cette matière. Quand leurs contrats expireront, ces entreprises auront probablement réalisé des bénéfices de l'ordre de 184 millions de dollars. Je tiens à signaler certaines des conditions qui, aux termes des contrats, créent une obligation morale à ces entreprises. En plus de jouir de l'exemption d'impôt que la loi de l'impôt sur le revenu leur accorde durant une période de trois ans, il semble que ces sociétés ont l'avantage de faire faire la majeure partie de leur comptabilité par l'Eldorado du fait que celle-ci effectue la plupart de leurs ventes et de leurs achats. En réalité, quelle proportion de votre personnel affectez-vous au travail que requièrent ces autres sociétés?

M. GILCHRIST: Nous ne faisons pas leur comptabilité. Voici ce que nous faisons: nous leur versons un montant initial qui s'élève à environ 90 p. 100 de la valeur des expéditions qu'elles nous font tous les mois, valeur qui se

fonde sur la teneur en U_3O_8 que le concentré est censé avoir. Après les essais de contrôle du vérificateur, si nous nous entendons sur la teneur réelle du minerai, nous acquittons le solde du prix d'achat. Nous ne nous occupons pas de la comptabilité proprement dite de l'entreprise.

M. SLOGAN: Votre façon de procéder ne ressemble-t-elle pas beaucoup à celle de la Commission canadienne du blé. Le producteur livre son blé à l'élevateur et c'est l'État qui s'en charge à compter de ce moment-là? C'est bien là, n'est-ce pas? la façon de procéder? de la Commission canadienne du blé?

M. GILCHRIST: Oui, je crois que c'est bien cela dans les grandes lignes. Mais il y a longtemps que j'ai eu à m'occuper de blé.

M. SLOGAN: Une fois que le producteur a chargé le concentré jaune dans les wagons, n'est-ce pas l'Eldorado qui voit à le faire embarquer dans les navires, s'il est destiné à un port étranger?

M. GILCHRIST: Nous en prenons possession F.O.B. le wagon.

M. SLOGAN: En réalité, vous faites une grande partie du travail des entreprises privées, tant pour ce qui est de la vente qu'autrement.

M. GILCHRIST: C'est juste. C'est devenu une affaire de routine. Cette activité coûte entre \$45,000 et \$50,000 par année à l'Eldorado.

M. SLOGAN: Que dire du programme de vente? Ces sociétés privées ont-elles vraiment contribué au coût du programme de vente ou possèdent-elles leur propre programme à cet égard? Je suppose qu'elles ont aujourd'hui un tel programme, mais en avaient-elles un auparavant?

M. GILCHRIST: Elles en ont un maintenant que la vente est libre, mais elles n'en avaient pas auparavant.

M. SLOGAN: Par conséquent, si l'Eldorado participe à une foire mondiale ou à quelque autre manifestation analogue, c'est elle qui doit acquitter tous les frais de publicité et tout ce que peut coûter la vente de l'uranium?

M. GILCHRIST: Oui. La première année, soit en 1958... c'est plutôt en 1959 que le programme a vraiment été lancé... nous avons reçu une certaine somme du groupe des producteurs d'uranium de l'Association canadienne des producteurs de métaux. Ce groupe nous a alors versé quelques milliers de dollars.

M. SLOGAN: En quelle année?

M. GILCHRIST: En 1959. C'est tout ce que nous avons reçu jusqu'ici. En sus des ventes à nos principaux clients, l'Eldorado s'est chargée de toutes les autres ventes qu'il a été possible de faire.

M. SLOGAN: N'avez-vous pas des équipes qui s'occupent de votre programme de vente dans différents pays?

M. GILCHRIST: Oui.

M. SLOGAN: C'est aussi l'Eldorado qui en acquitte les frais?

M. GILCHRIST: Oui.

M. DRYSDALE: Parmi ceux qui produisent actuellement de l'uranium, y a-t-il des producteurs qui ont fait leurs propres recherches sur les utilisations de l'uranium?

M. GILCHRIST: Quel genre de recherches entendez-vous? Voulez-vous parler des autres utilisations possibles ou de l'amélioration de leurs méthodes de transformation?

M. DRYSDALE: J'avais en vue les deux domaines. L'amélioration de leurs méthodes d'abord, puis la recherche de nouvelles utilisations qui leur permettraient d'élargir leur marché.

M. GILCHRIST: Je ne dirai pas toutes, mais certaines sociétés ont fait des recherches en vue d'améliorer les méthodes d'exploitation de leurs propriétés minières. Quant à de nouvelles utilisations de l'uranium et à l'expansion de leurs débouchés, je ne pense pas qu'une seule d'entre elles ait fait quoi que ce soit à cet égard. Mais, j'y pense, il y a une société qui a entrepris des recherches. La Fondation de recherche des producteurs d'uranium du Canada s'occupe maintenant de chercher de nouveaux usages pour l'uranium et les sociétés y contribuent.

M. DRYSDALE: A quand remonte la Fondation?

M. GILCHRIST: Elle a été lancée vers le mois de novembre. En fait, elle n'a pas commencé à fonctionner avant le 1^{er} janvier 1961.

M. DRYSDALE: Est-ce la première fois que l'industrie contribue à la recherche?

M. GILCHRIST: Je crois qu'elle y a contribué en deux autres occasions. Il y a une société qui a fait une étude des autres possibilités d'utilisation et une autre a retenu les services du professeur F. A. Forward de l'université de la Colombie-Britannique.

M. SLOGAN: Pouvez-vous nous dire combien ces sociétés ont versé à l'organisme de recherche?

M. GILCHRIST: Oui.

M. SLOGAN: Et comment les sommes ont été réparties?

M. GILCHRIST: Nous voulions, pour mettre l'organisme sur pied, recueillir environ un quart de million par an. Nous avons réparti ce montant en nous fondant sur le chiffre de la production. La part de chaque société s'élevait à un peu moins de 2c. la livre d'uranium produit.

M. SLOGAN: C'est l'Eldorado qui a lancé l'organisme?

M. GILCHRIST: L'Eldorado s'est chargée d'une bonne partie du travail de base au début. Il faut se rappeler que, à tort ou à raison, les options ont semblé brouiller les cartes. A mon avis, bon nombre de personnes se méprenaient étrangement au sujet des options. Mais, lorsqu'il est clairement apparu, ainsi que je l'ai dit au Comité, que les options n'allaient pas être renouvelées et que l'industrie canadienne de l'uranium serait obligée de compter sur ses propres efforts pour suivre, l'Eldorado a lancé cet organisme en collaboration avec la Direction des mines; le projet est devenu réalité en mai et juin 1959. C'est la Direction des mines qui s'est chargée de la recherche relative aux autres usages possibles. Nous disposions de grandes quantités d'un nouveau métal relativement bon marché; il s'agissait de savoir quels autres usages on pouvait en faire. Nous avons donc lancé l'organisme en juin 1959 de concert avec la Direction des mines et nous l'avons maintenu. Nous nous sommes dit que l'industrie devait y prendre une part active, puisqu'elle produisait à ce moment-là (en 1959) de l'uranium pour une valeur de 325 millions de dollars. En valeur, elle a produit cette année-là plus que tout autre secteur de l'industrie extractive.

Le PRÉSIDENT: Auriez-vous l'obligeance de répéter ce chiffre?

M. GILCHRIST: Environ 325 millions. Pour 1960, le chiffre a été de 275 millions. L'entreprise industrielle moyenne, les sociétés productrices d'électricité, les sociétés pétrolières et les entreprises de produits pharmaceutiques, par exemple, consacrent toutes de 3 à 7 p. 100 de leurs bénéfices bruts à la recherche.

Le PRÉSIDENT: Vous ne parlez pas, j'imagine, des sociétés canadiennes d'électricité; car, sauf la Northern Electric, elles ne dépensent pas un sou à cette fin.

M. GILCHRIST: Je ne veux pas mentionner de société en particulier; mais, si on examine les données que nous possédons, il est facile de constater que la société qui affecte à la recherche 3 p. 100 de ses bénéfices bruts n'est pas considérée comme extravagante sur ce chapitre. A l'heure actuelle, les entreprises industrielles doivent peut-être plus de la moitié de leurs ventes brutes, ou du revenu assuré par celles-ci, à des articles ou à des appareils qui n'existaient pas il y a dix ans. Nous n'exagérons sûrement pas de ce côté.

M. DRYSDALE: Les contributions sont-elles facultatives?

M. GILCHRIST: Oui.

M. DRYSDALE: Comment sont-elles fixées?

M. GILCHRIST: A tant la livre.

M. DRYSDALE: Puisque certaines des sociétés récalcitrantes ont récolté d'importants avantages fiscaux en plus d'énormes bénéfices, ne semble-t-il pas juste et raisonnable d'imposer une taxe sur le minerai aux fins de la recherche?

Le PRÉSIDENT: Cette question me paraît en dehors du domaine de M. Gilchrist.

M. GILCHRIST: Je discuterais volontiers de cette question avec vous, mais à titre officieux.

M. DRYSDALE: Diriez-vous que c'est là probablement le moyen le plus efficace d'assurer les fonds nécessaires à la recherche?

M. GILCHRIST: C'est là une autre question à laquelle on me permettra de ne pas répondre. Mettons que ce soit là une des façons d'y arriver.

Le PRÉSIDENT: Ce qui préoccupe vraiment le Comité, c'est l'absence de recherche. J'imagine que l'on posera ce matin beaucoup de questions à ce sujet. Nous ne comprenons pas qu'une industrie qui a gagné tant d'argent, qui a réalisé de si gros bénéfices et qui savait que ses beaux jours étaient comptés, ne se soit pas mise à la recherche beaucoup plus tôt qu'elle ne l'a fait.

M. BEST: Ce quart de million destiné à la nouvelle caisse de recherche, est-ce un objectif ou un montant que vous avez déjà?

M. GILCHRIST: Nous l'avons.

M. BEST: Il s'agit des contributions des sociétés?

M. GILCHRIST: Oui, y compris l'Eldorado. Notre société travaille en collaboration avec la Fondation de recherche.

M. DUMAS: Qui est président de la Fondation?

M. GILCHRIST: M. Gilbert Labine.

M. DUMAS: Avez-vous eu de la difficulté à recueillir cette somme dont vous avez parlé?

M. GILCHRIST: Pas tellement. Il faut se rappeler que, lorsque l'Eldorado a pris cette initiative en 1959, aucune entreprise n'y participait.

M. BEST: Aucune n'y participait ou aucune ne voulait y participer?

M. GILCHRIST: Aucune n'y participait et n'y a participé avant la fin de 1960. C'est dire que l'Eldorado a fourni les fonds à la Direction des mines. Compte tenu des installations et autres frais, elle a fait plus que sa part. Elle a fourni des hommes et de l'argent depuis le milieu de 1949 jusqu'à la fin de 1960 et elle contribue encore à la Fondation.

M. BEST: Pourquoi, à votre avis, les autres sociétés productrices n'ont-elles pas versé leur part?

M. GILCHRIST: Il semblait difficile de les intéresser aux avantages possibles de la recherche.

M. BEST: Donc, pour 1960, la production s'est chiffrée par 275 millions?

M. GILCHRIST: Environ. J'aimerais à obtenir le chiffre exact avant qu'il soit consigné au compte rendu.

M. BEST: Un pour cent de ce chiffre donne entre deux et trois millions; or, dans cette nouvelle caisse de la recherche, nous ne trouvons qu'un dixième pour cent. Il me paraît inconcevable, monsieur le président, que, même si l'Eldorado a pris l'initiative en ce domaine, on n'affecte qu'un dixième pour cent à la recherche dans un secteur qui souffre de surproduction.

M. GILCHRIST: Permettez-moi de vous exposer un peu les antécédents de la question. On a demandé pourquoi on ne s'était pas lancé dans la recherche. L'Eldorado elle-même peut sembler retardataire à cet égard. Notre société a innové dans bon nombre de travaux relatifs à l'extraction de ce métal. Lorsque, au début des années 50, nous nous sommes lancés dans l'extraction proprement dite à partir d'un minerai relativement pauvre en uranium (ce que j'ai déjà dit au Comité, d'ailleurs), il n'existait pour bien dire aucune méthode. J'ose dire que l'apport canadien l'a emporté sur tout ce qui s'est fait dans le monde à cet égard. En réalité, l'Eldorado a consacré en moyenne plus d'un demi-million par année à la recherche. Mais, jusqu'à 1959, ou du moins jusqu'à 1958, ses efforts ont porté sur les procédés techniques d'extraction. Un changement brusque devenait dès lors difficile, car nous ne voulions pas donner trop d'engorgement à notre activité dans le domaine de la recherche. Nous avons l'impression de consacrer déjà assez d'argent à ce secteur. C'est donc graduellement que le changement devait s'effectuer. Il fallait commencer par réduire peu à peu les programmes dans lesquels nous étions engagés, quitte même à les discontinuer dans certains cas. Jusqu'à un certain point notre travail était destiné jusqu'à 1959 à aider l'industrie en général.

M. BEST: Néanmoins... je ne parle pas ici du point de vue de l'Eldorado... le montant de \$250,000 est-il suffisant pour la recherche en vue de découvrir d'autres usages de ce métal, si on considère l'ampleur de l'industrie? Croyez-vous que la fondation pourrait utiliser beaucoup plus d'argent à cette fin?

M. GILCHRIST: Voici ma réponse à cette question. Au début, soit en 1958 ou 1959, il ne s'agissait pas de dépenser une grande somme d'argent. Il s'agissait d'abord de mettre les recherches sur pied, de leur donner un programme. On peut jeter bien de l'argent par les fenêtres, si l'on n'y met pas de la réflexion.

M. BEST: Il y a eu des précédents dans ce domaine.

M. GILCHRIST: Pendant trois ou quatre mois nous avons compilé ce qui s'était écrit sur le sujet. On n'a pas idée de la somme de travail dont l'uranium a fait l'objet. Les Allemands y ont travaillé dès les premières années de la première guerre mondiale. Il y avait en tout premier lieu bien des données à assimiler sur les caractères chimiques et physiques de l'uranium. Un certain nombre de brevets étaient enregistrés un peu partout dans le monde. Nous les avons recueillis en scrutant tout ce qui s'était publié sur le sujet et nous avons obtenu une masse imposante de documents.

Notre ligne de conduite arrêtée et ces premières données obtenues, notre Division de la recherche et de la mise en valeur, dirigée par M. Thomas, et la Direction des mines ont élaboré le programme de recherche. Cette partie du projet est donc réalisée et classée. Il en est sorti la perspective encourageante de produire un alliage d'acier à faible teneur de carbone. C'est ce programme qui se poursuit actuellement.

M. BEST: Combien de personnes travaillent à cette nouvelle entreprise de recherche? Combien de techniciens?

M. GILCHRIST: Voulez-vous parler du nombre de ceux qui travaillent pour la fondation de recherche ou de ceux qui travaillent pour notre compte à nous?

M. BEST: Je veux parler du personnel qui employé grâce à ce nouveau montant que vous avez cité.

M. GILCHRIST: Il est difficile de répondre à cette question car la fondation n'emploiera pas elle-même de personnel. En d'autres termes, nous avons à notre emploi un directeur de la recherche, qui a un petit personnel, soit deux sténographes qui s'occupent des dossiers.

M. BEST: Les contributions feront-elles l'objet de contrats?

M. GILCHRIST: Oui, dans une certaine proportion. Quelques-unes, comme celle de l'Université Queen's et de l'Université de Toronto, qui seront affectées à certaines recherches particulières, seront de pures subventions. D'autres feront l'objet d'une entente directe, comme celle que le Conseil de recherches de l'Ontario se propose de faire.

M. BEST: Si l'on en juge par le passé, dans des domaines classiques de recherche, comme le radar, par exemple, il semble y avoir eu un noyau d'hommes dont la tâche était de pratiquer la brèche préliminaire dans une limite restreinte de temps. Estimez-vous que vous avez le nombre nécessaire pour cette fin? Votre équipe se compare-t-elle avantageusement aux équipes de chercheurs des autres domaines scientifiques? Croyez-vous qu'il vous faudrait plus de chercheurs?

M. GILCHRIST: Il me semble que nous avons atteint le point où les recherches se ramifient. On avance un peu, et on s'aperçoit qu'il faut aller dans toutes les directions. A l'heure actuelle le nombre de ramifications où nous pourrions commencer des recherches fructueuses est très grand. Nous n'avons certainement pas le nombre de chercheurs qu'il nous faudrait pour explorer tous les domaines de la recherche. On peut dire que nous pourrions employer à l'heure actuelle plus d'hommes et plus d'argent.

Le PRÉSIDENT: Puis-je vous poser une question, monsieur Gilchrist? Est-ce l'industrie qui est détentrice des brevets ou est-ce l'Eldorado?

M. GILCHRIST: C'est la Direction des mines. Il nous a paru évident, au cours de nos travaux préliminaires, que l'emploi de l'acier doux n'était protégé par aucun brevet; pour protéger nos travaux, la Direction des mines, par l'entremise d'une de ses divisions, a pris le brevet à cet égard.

Le PRÉSIDENT: Ce brevet est-il enregistré en plusieurs pays?

M. GILCHRIST: Dans seize pays.

Le PRÉSIDENT: J'aimerais que vous nous disiez si, lorsque vous avez rencontré les directeurs de mines pour parler de recherche et de brevets, ces directeurs se sont montrés intéressés seulement à la vente des brevets, ou s'ils s'intéressaient aussi aux revenus? S'intéressaient-ils à la recherche?

M. GILCHRIST: Disons qu'ils s'intéressaient aux brevets. Je ne dirais pas qu'ils s'intéressaient uniquement aux brevets, mais...

Le PRÉSIDENT: Ils s'intéressaient aussi au revenu qui proviendrait de ces brevets.

M. GILCHRIST: On y a émis l'idée que les revenus du brevet soient investis pour fins de recherche, que les redevances soient employées pour des recherches ultérieures ou même pour rapporter un profit.

M. SLOGAN: Monsieur le président, permettez-moi d'exprimer un avis contraire. Je ne crois pas que la fondation de recherches puisse réclamer des profits provenant de brevets qui ont été obtenus par d'autres. Les producteurs n'ont à peu près pas contribué à la recherche sur les nouveaux emplois de l'uranium, pour la fabrication de l'acier en particulier. C'est la Direction des mines et l'Eldorado qui ont fait ce travail. Puisque la Direction des mines a accompli la plus grande part de ce travail, ce sont ces organismes qui devraient en bénéficier.

M. GILCHRIST: Je n'ai pas dit que cela va se faire, j'ai simplement dit qu'on en a parlé. La chose est absolument impossible. C'est la Direction des mines, c'est-à-dire le Gouvernement du Canada, qui possède le brevet et qui le gardera, car les fonds venaient de l'État. La Division des mines et l'Eldorado ont obtenu le brevet et elles vont le garder.

M. SLOGAN: Monsieur le président, l'industrie de l'uranium a reçu, en vertu de ses contrats, environ un milliard et demi. Or, si l'on prend 5 p. 100 seulement de ce montant, on obtient une somme d'à peu près 75 millions de dollars qui aurait pu être employée pour la recherche pendant que ces contrats étaient en vigueur. J'ai eu une expérience intéressante l'an dernier, après un discours où j'avais dit que l'industrie privée de l'uranium n'avait pas dépensé un sou pour la recherche en vue de découvrir de nouveaux emplois de l'uranium. J'ai reçu une lettre d'une industrie privée déclarant que c'était faux, qu'eux-mêmes avaient versé \$300,000 en recherches. Mais on ne mentionnait pas le sorte de recherches. A votre avis, cet argent a-t-il été dépensé en recherches sur les nouveaux emplois de l'uranium?

M. GILCHRIST: Pas à ma connaissance. Je ne conteste pas le montant de \$300,000; mais à ma connaissance, l'industrie privée n'a pas dépensé beaucoup pour la recherche sur les nouveaux emplois de l'uranium.

M. BEST: Cette somme a peut-être été affectée à la recherche sur les méthodes d'extraction.

M. SLOGAN: De plus, jusqu'à l'an dernier, si l'industrie a dépensé \$300,000 en recherches sur l'affinage et de l'uranium autres opérations, combien l'Eldorado a-t-elle dépensé pendant une période équivalente?

M. GILCHRIST: Entre 1949 et 1960, l'Eldorado a dépensé \$2,886,500 en recherches. Dans les usines témoins, nous avons dépensé \$1,333,000 à venir jusqu'à 1960 et, durant le même temps, \$484,000 pour la construction de laboratoires. En recherches pour l'industrie de l'uranium, c'est-à-dire la contribution de l'Eldorado à l'industrie de l'uranium, soit ce que nous avons mis à la disposition de l'industrie, le montant total est \$507,000. Voilà pour une période d'environ quatre ans. Notre laboratoire ici a fait une bonne somme de travail pour les producteurs, travail qui a coûté \$507,000.

M. SLOGAN: En d'autres termes, l'Eldorado à elle seule a dépensé en recherche plusieurs fois ce que les autres industries de l'uranium ont dépensé ensemble?

M. GILCHRIST: Jusqu'à ce jour, nous avons versé une somme totale de \$5,315,500 pour la recherche; en outre, nous avons fourni \$343,000 aux universités.

M. SLOGAN: Monsieur le président, je dirais que, lorsque les sociétés privées ont institué cette Fondation, c'est la honte plutôt que leur propre initiative qui les y a forcées. Quand la Direction des mines et l'Eldorado ont dépensé entre \$40,000 et \$60,000 et qu'elles ont découvert de nouveaux emplois de l'uranium, pour la fabrication de l'acier par exemple, il me semble qu'elles ont frayé la voie en quelque sorte. Si l'industrie privée de l'uranium avait rempli ses obligations le moins, elle ne serait probablement pas dans la situation où elle se trouve maintenant.

M. GILCHRIST: Je veux corriger un chiffre que vous m'avez donné. Il ne s'agissait pas du montant de \$45,000 à \$50,000 dont j'ai parlé plus tôt. Ces montants constituent le coût d'administration des contrats et non les sommes versées pour la recherche. L'Eldorado a versé à la Direction des mines, pour mettre à point l'acier à l'uranium et pour découvrir d'autres emplois de l'uranium, la somme de \$105,000 au cours des derniers dix-huit mois. Et je vous prie de croire que les montants s'élèvent avec le temps, parce que les problèmes se multiplient. La Direction des mines a fourni environ \$150,000.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un veut-il demander au témoin s'il a en dossier le montant dépensé pour la recherche par l'industrie privée de l'uranium?

M. SLOGAN: Je vais poser la question.

M. GILCHRIST: Non, je n'ai pas ce montant.

Le PRÉSIDENT: Pouvez-vous obtenir ce renseignement?

M. GILCHRIST: Ce sera un peu difficile.

Le PRÉSIDENT: Vous pourrez poser la question lorsque les membres de l'Association viendront témoigner devant nous.

M. SLOGAN: Voulez-vous dire que le chiffre de \$300,000 que l'industrie m'a donné l'année dernière était exact?

Le PRÉSIDENT: Il s'agit de \$250,000 versés à la Fondation.

M. SLOGAN: Avant que la fondation ne soit établie? Moi qui ai déclaré que l'industrie n'avait pas fourni un sou!

Le PRÉSIDENT: Dans la lettre que vous avez reçue, monsieur Slogan, on ne mentionnait pas si c'était pour la recherche sur de nouveaux emplois? Comme le dit M. Best, il s'agissait peut-être d'améliorer l'efficacité du procédé de transformation.

M. BEST: Pour trouver des méthodes plus efficaces d'extraction. Puis-je continuer, monsieur le président? Même si nous admettons ce chiffre de \$300,000 je ne me souviens pas... peut-être M. Gilchrist peut-il nous le dire... quelle sorte d'exemption d'impôt est prévue sur les montants investis pour fins de recherche. Il y a des dispositions générales.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas, monsieur Best, que nous puissions accepter ce chiffre de \$300,000 pour la recherche tant que nous n'aurons pas élucidé la question.

M. BEST: Quelles sont les dispositions de la Loi de l'impôt sur le revenu qui visent la proportion du revenu brut que l'industrie de l'uranium peut affecter à la recherche, pour l'aider à s'aider elle-même en quelque sorte? Y a-t-il un pourcentage fixe de 3 ou de 5 p. 100 du revenu?

M. GILCHRIST: Je ne saurais vous donner le chiffre précis, mais je ne crois pas qu'on limite le montant qu'on peut dépenser pour fins de recherche.

M. BEST: Je croyais qu'on avait fixé un pourcentage déductible.

M. GILCHRIST: Je ne crois pas que ce soit 5 p. 100.

Le PRÉSIDENT: En fait, monsieur Best, le Hansard rapporte que le ministre du Revenu national a déclaré qu'on n'a jamais mis en doute un montant affecté à la recherche, même si ce montant s'élève à plus de 5 p. 100. Mais, malheureusement, l'industrie n'a jamais approché ce montant.

M. BEST: N'a-t-on pas fixé un montant de 5 p. 100? Alors, on n'a pas d'indication que l'industrie privée ait dépensé même le dixième de 5 p. 100.

M. PAYNE: Monsieur le président, j'aimerais que M. Gilchrist nous fournisse plus de renseignements sur cette question. A titre de profane, j'ai toujours pensé que le Conseil national de recherches fait des études sur les procédés d'extraction et sur les autres emplois de l'uranium, pour les alliages, par exemple. Cet organisme de l'État a-t-il aussi fourni des fonds et fait des recherches poussées dans ce domaine?

M. GILCHRIST: Pour ce qui est des recherches à l'égard de l'extraction, je ne saurais dire. M. Thunaes a été mêlé à ces recherches. Avant de faire partie de notre personnel, il appartenait à la Direction des mines. Il a été mêlé à ces questions et je sais que, pour ce qui est des autres emplois de l'uranium, le Conseil national de recherches n'a rien contribué excepté, peut-être, pour régler ce problème. Le Conseil national de recherches a collaboré étroitement à l'entreprise de Chalk River lors des premières étapes.

M. PAYNE: C'était là la deuxième partie de ma question. J'y venais. L'AECL et d'autres organismes de l'État ont-ils aidé l'Eldorado dans ses recherches?

M. GILCHRIST: Auriez-vous l'obligeance de répéter, s'il-vous-plaît?

M. PAYNE: L'Eldorado a-t-elle reçu de l'aide pour ses recherches en ces dernières années de la part de l'AECL ou de certains autres organismes de l'État, à part l'assistance du ministère des Mines et Relevés techniques dont nous avons parlé?

M. GILCHRIST: En toute franchise, non. J'avais oublié de le mentionner. Nous avons collaboré à la fabrication de produits finis comme, par exemple, les combustibles à réacteurs, pour lesquels nous avons produit du métal dans nos raffineries, et l'oxyde d'uranium, l' UO_2 (non pas l' U_3O_8). L' UO_2 était employé comme élément combustible dans les réacteurs.

M. PAYNE: Donc, nous ne perdons pas de vue l'importance des recherches qui visent à l'utilisation des produits finis des mines et qui sont très considérables et très nécessaires.

M. GILCHRIST: Oh, certainement.

M. PAYNE: Sans ces recherches, votre industrie ne pourrait pas occuper la place importante qu'elle occupe aujourd'hui sur les marchés.

M. GILCHRIST: C'est exact, mais nous avons toujours considéré que la création d'un élément de combustible acceptable est une tâche qui appartient à l'AECL.

M. PAYNE: Ne coupez-vous pas les cheveux en quatre?

M. GILCHRIST: Peut-être.

M. PAYNE: Cela revient au même.

M. GILCHRIST: Oui.

M. PAYNE: Combien a-t-on dépensé pour ces recherches?

M. GILCHRIST: Je ne saurais dire; pour notre part, nous n'avons pas dépensé plus qu'il ne faut. Un important pourcentage du montant de \$5,315,000 a été affecté à l'amélioration de nos méthodes de production des oxydes, c'est-à-dire du UO_2 , et des métaux, dans notre raffinerie.

M. PAYNE: Mais l'industrie considère cela comme une fonction normale de l'État et cela ne modifie aucunement l'exploitation des mines, n'est-ce pas?

M. GILCHRIST: Voulez-vous dire que l'industrie s'imagine qu'elle a droit au résultat de nos recherches?

M. PAYNE: Les industriels supposent que c'est la fonction normale de l'État; ils s'assoient sur leurs lauriers et vendent leur produit amélioré grâce à nous pour répondre à la demande.

M. GILCHRIST: Il y en a peut-être qui font cela. Mais je crois qu'ils sont mal avisés. Néanmoins, nous devons peut-être nous résigner à cette situation.

Le PRÉSIDENT: A ce propos, monsieur Gilchrist, je veux demander au Comité de faire porter en appendice les dépenses effectuées pour la recherche. Messieurs, êtes-vous en faveur de cette proposition?

Des VOIX: Très bien.

Le PRÉSIDENT: Ce montant de \$5,315,500, dont \$105,000 pour l'acier d'uranium, est-il le seul montant dépensé pour la recherche sur les nouveaux emplois de ce métal? Le premier montant était celui des recherches de l'Eldorado de 1949 à 1960; le deuxième, celui des usines témoins; et le troisième, les débouchés pour la construction du laboratoire. Le Comité voudrait savoir si ce \$105,000 est le montant que vous avez dépensé en recherches sur les nouveaux emplois de l'uranium?

M. GILCHRIST: Oui. C'est le montant dont on peut dire qu'il a vraiment été dépensé à cette fin. Il constitue réellement notre contribution monétaire. Mais il y a de plus l'usage des laboratoires et autres services. Ce montant est un minimum.

M. DRYSDALE: Quel genre de recherche comprend l'autre montant que vous nous avez donné, je veux dire le montant \$2,886,500?

M. GILCHRIST: C'était pour 1949 à 1960.

M. DRYSDALE: Votre définition de la recherche m'a intéressé et j'aimerais à avoir des exemples précis.

M. GILCHRIST: Une bonne part de ce montant a été affectée à l'étude des méthodes d'extraction et à l'amélioration des usines. Au début des années 50, c'est sur cela que portait le gros des recherches.

M. DRYSDALE: Vous serait-il possible de nous procurer à notre prochaine séance la liste des sociétés qui produisaient de l'uranium au Canada en 1960, leur production totale de minerai et leurs contributions à la Fondation canadienne de recherches? Je crois que ces renseignements seront utiles au Comité lorsque les producteurs viendront témoigner. Il sera intéressant de savoir quelles sont les sociétés productrices, quelle est leur production de minerai et le montant de leur contribution à la Fondation. Nous serions aussi intéressés à avoir des exemplaires du budget de la Fondation. Je suppose que vous avez celui de 1961.

M. GILCHRIST: Je suis membre du conseil d'administration, mais je préférerais que vous demandiez ce budget au président de la Fondation.

M. DRYSDALE: Mais vous faites partie du conseil d'administration.

M. GILCHRIST: Oui, je suis l'un des administrateurs.

M. DRYSDALE: Auriez-vous alors la possibilité d'en remettre un exemplaire au Comité?

M. GILCHRIST: Si on m'en donne l'autorisation, je le déposerai. Mais je devrai d'abord me procurer cette autorisation.

M. DRYSDALE: Ce ne devrait pas être difficile d'avoir celui de 1960.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous aussi celui des années précédentes, monsieur Drysdale?

M. DRYSDALE: Il serait intéressant de connaître le montant de la production de minerai. Bien entendu, on ne trouverait pas dans ces documents le montant des contributions.

Le PRÉSIDENT: C'est du montant de la production que je parlais.

M. DRYSDALE: Oui, il serait intéressant d'avoir ce renseignement si nous pouvons nous le procurer.

M. GILCHRIST: Je pourrais trouver la plupart de ces renseignements dans les rapports annuels des sociétés. Je ne suis pas certain de les avoir tous pour 1960. Je devrai communiquer avec les sociétés.

M. DRYSDALE: C'est vous qui vous occupez des contrats.

M. GILCHRIST: Je puis fournir les renseignements. Cependant, comme c'est une question de sécurité commerciale, je ne pourrais le faire sans avoir consulté les sociétés.

M. PAYNE: Je voudrais aussi discuter cette question.

M. DRYSDALE: Veuillez me laisser terminer.

Si vous avez le montant total de la production, je ne crois pas que ce soit une question de sécurité que de le répartir entre les diverses sociétés. Je crois que nous avons droit à ce renseignement et je demande qu'on le produise. Si cela est nécessaire, je fais une motion en ce sens, appuyé par M. Slogan.

Le PRÉSIDENT: Les sociétés d'uranium donnent-elles le montant de leur production dans leurs rapports annuels?

M. GILCHRIST: Certainement, de même que leur revenu total et autres renseignements.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, je propose, appuyé par M. Slogan, que tous ces renseignements nous soient fournis. Je fais cette proposition parce que je crois que ce sont des renseignements pertinents, étant donné que nous sommes un comité chargé d'étudier la question des recherches.

Le PRÉSIDENT: Quel est le texte de la motion?

M. DRYSDALE: Que l'on dépose la liste des sociétés productrices d'uranium ainsi que la production totale de minerai pour 1960 et les années précédentes et le montant de la contribution, s'il y a lieu, fournie par chacune de ces sociétés. J'estime aussi qu'il serait utile de connaître la valeur de cette production. Je crois que ce que je veux est très évident.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez la valeur monétaire de leur production?

M. DRYSDALE: Oui, et leur contribution à la caisse des recherches avec la date où elle a été versée.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

M. DRYSDALE: Nous voulons savoir qui contribue et le pourcentage des contributions.

M. GILCHRIST: Cela me sera très difficile. Il faudra que je m'informe de ce que les sociétés ont dépensé au chapitre des recherches pour telle ou telle année et, si elles ne veulent pas me donner ces renseignements, je ne sais ce que je pourrai faire.

M. DRYSDALE: Je veux savoir s'il y a eu des contributions à la Fondation des recherches sur l'uranium et à combien ces contributions se sont élevées, parce que, comme vous l'avez donné à entendre, cela a été, sauf deux exceptions, le seul apport de l'industrie à la recherche. En tant que Comité des recherches, nous voulons savoir qui est intéressé et ce qu'on fait.

M. GILCHRIST: Si je vous donnais la production de chaque société...

M. DRYSDALE: Vous avez les contrats.

M. GILCHRIST: Oui Si je vous donnais le montant de la production, et j'ai déjà mentionné le budget de 1961...

M. DRYSDALE: Vous avez parlé du budget total, mais vous n'avez pas indiqué comment il a été affecté.

M. SLOGAN: Si je ne me trompe, l'Eldorado et le Gouvernement fédéral se sont abouchés avec les industries privées d'uranium, avant l'institution de la Fondation, pour leur demander de contribuer aux recherches. Quand ces démarches ont-elles été faites?

M. GILCHRIST: Vers la fin de novembre 1959.

M. SLOGAN: Quelle fut alors la réaction?

M. GILCHRIST: Il n'y a guère eu de réaction. Le moins que je puisse dire, c'est qu'elles ont semblé peu intéressées. M. Macaulay a convoqué une conférence sur l'énergie à Toronto en janvier 1960. Comme je participais au groupe de discussion j'ai déclaré alors que, moyennant un minimum de \$500,000 on pourrait établir sur-le-champ une fondation. Mais cela n'a pas eu beaucoup d'effet.

Le PRÉSIDENT: En d'autres termes, les producteurs privés traînaient de l'arrière, n'est-ce pas?

M. GILCHRIST: Ce n'est pas exactement ce que je veux dire.

M. SLOGAN: Je crois qu'il est évident qu'ils avaient leurs raisons pour ne pas contribuer... jusqu'à ce que le public en fût informé. Est-ce que les

provinces de la Saskatchewan et de l'Ontario ont contribué aux recherches sur l'uranium?

M. GILCHRIST: Elles n'ont pas contribué jusqu'à présent; mais elles ont manifesté leur intention de le faire.

M. SLOGAN: Pouvez-vous me dire combien les industries de l'uranium de la Saskatchewan et de l'Ontario ont versé jusqu'ici en redevances à ces provinces?

M. GILCHRIST: Je ne saurais dire.

M. SLOGAN: J'ai les chiffres en main. A venir jusqu'à la fin de 1958, elles ont versé \$3,788,447 à la Saskatchewan, et \$6,366,037 à l'Ontario.

Le PRÉSIDENT: Où avez-vous pris ces renseignements?

M. SLOGAN: Dans une note rédigée par un député.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous prêt à assumer la responsabilité de cette déclaration?

M. SLOGAN: Oui, monsieur le président.

M. GILCHRIST: Je suppose que, jusqu'à ce jour, les redevances versées aux provinces dépassent ces montants. J'estime qu'il y va de l'intérêt de ces dernières de contribuer aux recherches sur les nouveaux emplois de l'uranium. Je crois qu'elles sont prêtes à le faire. Pour sa part, le gouvernement de la Saskatchewan l'est certainement. Il n'y a pas longtemps, M. Thunaes assistait à une réunion tenue à Saskatoon sous la présidence de M. Brocklebank. Ce dernier a déclaré que la province avait bien l'intention de participer pourvu qu'on ait un plan raisonnable. Le Conseil de recherches de l'Ontario a aussi manifesté de l'intérêt. Je crois qu'en fait le professeur Forward et le Conseil de recherches sont en train d'élaborer des plans en vertu desquels la Fondation de recherches sur l'uranium et le Conseil de recherches de l'Ontario participeraient peut-être à parts égales.

M. SLOGAN: Les membres de la Fondation ont-ils étudié la possibilité d'inviter des représentants de ces deux provinces à siéger au sein de leur conseil d'administration?

M. GILCHRIST: Non, monsieur. Au moment où l'on a institué cette fondation, on a cru préférable de n'admettre comme administrateurs que les producteurs réels; en d'autres termes, le conseil d'administration se compose des présidents des sociétés productrices, à l'exception de la Stanrock.

M. BATTEN: Monsieur Gilchrist, vous avez donné à entendre que les sociétés d'uranium ne s'intéressaient pas aux recherches. Quel est votre avis au sujet de ce manque d'intérêt? Les sociétés s'attendaient-elles que le Conseil national de recherches et l'Eldorado fassent tout le travail?

M. GILCHRIST: Pourquoi montrait-on si peu d'intérêt? On en manifeste davantage à présent.

M. BATTEN: Oui, je le reconnais.

M. GILCHRIST: Je ne pourrais vous dire la raison de ce manque d'intérêt.

Ces raisons m'échappent. A vrai dire, je suppose qu'il y a eu divers facteurs. Elles avaient peut-être l'impression que l'uranium offrait peu de chances de succès. Il peut y avoir eu diverses raisons, mais je ne saurais vous les dire.

Le PRÉSIDENT: Je souhaite, monsieur Batten, que vous posiez de nouveau la question lorsque nous interrogerons nos autres témoins.

M. BATTEN: Comme le dit M. Gilchrist, il se peut que quelques-unes des sociétés aient cru que l'uranium n'offrait pas de grandes possibilités d'avenir. Cela n'aurait-il pas été une raison suffisante pour qu'elles fassent d'autant plus de recherches?

M. GILCHRIST: En réponse à votre question, permettez-moi de vous dire que c'est là mon opinion et celle de l'Eldorado à l'endroit de ce problème. L'histoire nous fournit tellement d'exemples de ce qu'on peut réaliser lorsqu'on entreprend des recherches énergiques. J'ai été très étonné de voir qu'on n'en entreprenait pas davantage.

L'International Nickel a été un exemple frappant. Les mines ont été fermées après la première grande guerre. Même si les fonds n'étaient pas considérables, on a décidé de s'en servir pour tâcher de découvrir de nouveaux emplois pour le nickel.

A cette époque, le seul emploi connu était la fabrication de matériel de guerre. On peut donc aujourd'hui prendre exemple sur l'International Nickel Company et sur une autre industrie, celle de l'aluminium.

M. BATTEN: Serait-il exact de dire que, étant donné que le gouvernement avait pris la direction de cette grosse affaire d'uranium, quelques-unes des petites sociétés productrices ont conclu que les recherches sur l'uranium étaient l'affaire de l'État? Ma supposition est-elle fondée?

M. GILCHRIST: J'en doute, vraiment.

Le PRÉSIDENT: Voilà le genre de question qu'il faudra poser aux producteurs indépendants, lorsqu'ils viendront au Comité.

M. BATTEN: Je suis de cet avis.

Le PRÉSIDENT: Car M. Gilchrist ne pourra nous donner à ce sujet qu'une réponse très vague. Vous parlez de l'International Nickel, monsieur Gilchrist. Je me souviens que M. Aiken en a parlé dans un discours qu'il prononçait il y a à peu près un an.

M. AIKEN: Oui, c'est exact.

Le PRÉSIDENT: Ne pourrait-on établir un parallèle du moins jusqu'à un certain point, entre la situation de l'International Nickel après la guerre et la situation actuelle de l'Uranium au Canada?

M. GILCHRIST: Je crois que la ressemblance entre les deux est encore plus grande qu'on ne le croit à l'heure actuelle. Il est vrai que l'International Nickel a été instituée pour répondre à un besoin de guerre. C'est également la raison qui a présidé à la naissance de l'industrie canadienne de l'uranium. Ce fut essentiellement une création de la guerre. Mais il appartient à l'industrie elle-même, qui à mon avis, est d'une grande importance pour notre pays, de prendre les moyens pour continuer d'exister.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que seule la recherche peut assurer cette continuation?

M. GILCHRIST: C'est mon avis.

M. BEST: Plusieurs industries étudient ce problème. J'ai remarqué des articles qui traitent de l'emploi de l'uranium dans l'électricité, les centrales d'énergie, la peinture, la céramique, les fils de grande résistance à la tension et autres secteurs industriels. Estimez-vous que ces domaines n'ont été explorés que d'une façon superficielle et qu'il reste encore beaucoup de recherches à faire pour découvrir ces nouveaux emplois? En d'autres termes, est-ce que ce ne sont là que les premières découvertes relatives aux emplois possibles de ce métal?

M. GILCHRIST: Je pense qu'on peut dire que nous sommes au seuil de nos découvertes et qu'il existe un grand nombre d'emplois industriels possibles pour lesquels on pourrait dépenser de l'argent en recherches qui seront plus coûteuses en certains cas qu'en d'autres.

M. BEST: A propos de recherches, on aurait pu croire, même il y a plusieurs années, que outre son emploi dans l'énergie nucléaire, les propriétés inusitées de ce métal (comme son poids, par exemple) auraient encouragé les sociétés à faire des recherches dans cette direction?

M. GILCHRIST: Voulez-vous dire dans les premiers stades, avant même qu'on l'utilise?

M. BEST: Non, au cours des cinq dernières années, par exemple. Je parle surtout des propriétés de l'uranium autres que celles qui intéressent l'énergie nucléaire.

M. GILCHRIST: Vous voulez dire que les autres sociétés commerciales auraient dû manifester de la curiosité à l'égard de ces propriétés?

M. BEST: Oui, il me semble, étant donné la nature de ce métal.

M. GILCHRIST: Je crois qu'on a manifesté un certain degré de curiosité; mais il faut penser que la recherche ne se fait pas très rapidement, surtout dans un cas comme celui-ci. Il faut, par exemple, mettre fin à certains programmes et remplacer une partie du personnel.

Prenons l'industrie de l'acier. La raison pour laquelle nous nous intéressons tellement à l'usage de l'uranium dans la fabrication de l'acier, c'est que, comme vous l'avez dit, il y aurait possibilité d'écouler un volume considérable de ce métal. En d'autres termes, si l'on écoulait 5,000 tonnes d'uranium aujourd'hui, cela représenterait beaucoup pour l'industrie de l'uranium. Mais il s'agit d'une livre d'uranium sur 10 millions de tonnes d'acier. Dix millions de tonnes constituent une très petite fraction de la production mondiale d'acier. Voilà pourquoi nous sommes si intéressés aux possibilités du côté de l'acier. Mais je vous prie de croire que les sociétés de production d'acier ont besoin de se faire convaincre. Nous pouvons faire aujourd'hui des expériences qui donneraient d'assez bons résultats dans n'importe quelle usine d'envergure, mais il faut beaucoup de persuasion pour les intéresser assez pour qu'elles adoptent cette technique.

M. BEST: La quantité d'uranium peut être petite, mais le coût de l'unité peut être considérable. Et il faut pouvoir justifier ce prix.

M. GILCHRIST: C'est exact, nous devons pouvoir prouver que l'emploi en serait économique.

M. BEST: Que fait l'autre grand producteur d'uranium qui a, lui aussi, un surplus? L'industrie ou le gouvernement des États-Unis font-ils des recherches sur les emplois possibles de l'uranium?

M. GILCHRIST: La direction des mines des États-Unis a fait un peu de recherches, mais pas beaucoup. On a demandé à l'Institut Battelle de dresser un rapport. Les conclusions de ce rapport indiquent que la situation actuelle n'est guère reluisante, mais que l'Institut prendra l'initiative d'un programme de recherches précises sur la question. Je puis dire que ses efforts n'ont pas été très sérieux.

M. BEST: Ni de la part de l'entreprise privée ni...

M. GILCHRIST: Certainement pas de la part de l'entreprise privée.

M. BEST: Avez-vous dit précédemment qu'on avait demandé à l'Institut Battelle de faire une enquête au Canada ou seulement aux États-Unis?

M. GILCHRIST: J'ai dit qu'on avait demandé à l'Institut Battelle de faire une enquête sur la forme d'uranium qui existe actuellement en vertu des programmes de réacteurs générateurs d'énergie et qui sert aussi à d'autres usages.

Le PRÉSIDENT: Avant de continuer, messieurs, étudions la motion présentée par M. Drysdale, appuyée par M. Slogan qui demande qu'on dépose la liste des sociétés productrices d'uranium, la production annuelle de chacune, la valeur de cette production, ainsi que les contributions de ces sociétés à la Fondation de recherches avec la date où ces contributions ont été versées, cette liste devant contenir le nom de tous les producteurs ainsi que la date où ils ont interrompu la production, le cas échéant.

M. BRUNSDEN: Quel est le but de la question?

M. DRYSDALE: Puisque nous faisons enquête sur les recherches, je veux savoir ce que ces sociétés ont réellement tiré de l'industrie de l'uranium afin que nous puissions étudier efficacement les mesures qui devraient être prises pour nous assurer que l'on fera des recherches à l'avenir.

M. BRUNSDEN: De fait, vous voulez faire connaître au public ce que font les sociétés en ce qui concerne les recherches?

M. DRYSDALE: Je cherche à obtenir des renseignements que nous n'avons pas encore reçus sur l'ensemble de la situation. C'est là le but de ma question.

M. AIKEN: J'aurais une question à poser, monsieur le président.

Jusqu'à quel point peut-on exiger ces renseignements? Si je comprends bien la question, M. Gilchrist ne pourra pas fournir ces renseignements, de lui-même et je suppose qu'il devra les demander à quelqu'un. A mon avis, le texte de la motion devrait être modifié.

M. DRYSDALE: Le but de ma question est d'obtenir des renseignements. Si M. Gilchrist rencontre des difficultés lorsqu'il tentera d'obtenir ces renseignements, il devra revenir nous dire pourquoi il ne les a pas obtenus. A moins qu'il n'ait une raison précise pour ne pas les fournir, je ne crois pas qu'il y ait lieu de changer la motion.

M. BRUNSDEN: Notre Comité n'est pas un organisme juridique. Nous ne pouvons exiger des renseignements de la part de sociétés privées.

M. BEST: Il n'y a rien de juridique là-dedans. Nous demandons deux séries de chiffres: les montants des contrats et la quantité de minéral et de matériel livré, de même que les montants relatifs de leurs ventes, et deuxièmement, les contributions à un organisme de recherche. Aucun de ces renseignements n'a de caractère mystérieux ni de portée juridique.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, nous avons obtenu la production globale pour l'ensemble du pays. Tout ce que je demande, c'est une répartition de ce total. L'Eldorado a servi d'agent à ces diverses sociétés en ce qui concerne les contrats. Je crois que ces renseignements sont facilement véritables et qu'ils doivent être déposés devant le Comité, si nous voulons nous acquitter efficacement du devoir qui nous incombe de nous renseigner à propos de recherches.

M. AIKEN: Ce qui me préoccupe, monsieur le président, c'est que, dans le passé nous nous sommes contentés de demander aux témoins de se procurer des renseignements et de nous les fournir, mais, dans le cas actuel, il s'agit d'une résolution et je me demande ce qui arrivera si les renseignements ne sont pas disponibles et si on ne peut pas nous les fournir. Je n'aime pas qu'on fasse cette demande sous forme de résolution, car, de cette façon, il s'agit d'un ordre donné par le Comité. J'estime que nous devrions reconsidérer l'énoncé de la résolution. C'est là ma première objection.

M. FORGIE: Puis-je interrompre, monsieur le président? M. Best a très bien exposé la situation. Si les chiffres demandés ne sont à la disposition de M. Gilchrist, je ne crois pas qu'il ait le pouvoir d'aller plus loin. Je ne crois pas à la nécessité d'une résolution. Si M. Gilchrist peut fournir les renseignements, il va venir les déposer; s'il ne le peut pas, il viendra dire au Comité qu'il lui a été impossible de les obtenir.

M. DRYSDALE: Qu'est-ce qui empêche d'adopter une résolution pour clarifier la situation?

M. FORGIE: L'idée d'une résolution ne me plaît pas. Ce n'est pas dans l'esprit du Comité.

M. GODIN: C'est aussi mon sentiment, monsieur le président. Et la résolution s'oriente de ce côté. Nous avons beaucoup entendu parler des recherches

et de leurs limites ce matin. Nous visons à obtenir des chiffres; mais, si nous nous servons pour cela d'une résolution, nous laisserons une mauvaise impression.

On a beaucoup parlé ce matin des recherches sur les nouveaux emplois de l'uranium et on a mentionné les noms de certaines sociétés, entre autres l'International Nickel. Je suis certain qu'il serait difficile à cette dernière de déclarer les sommes énormes qu'elle a dépensées. Elle est un bon exemple et il lui serait difficile de fournir des renseignements. Pour le stade d'expérimentation des méthodes, par exemple, les usines témoins se trouvaient sans doute à la mine pour la plupart. Et certains renseignements ne seraient pas inclus dans un rapport distinct. Je pense, par exemple, à la valeur de la production et aux montants versés à la Fondation. Cela donnera lieu à des discussions interminables et les sociétés se sentiront obligées de venir témoigner et de fournir des preuves de ce qu'elles ont accompli comme recherches et non seulement de leur contribution à la Fondation. Je connais le genre de travail accompli par l'International Nickel, car j'y ai été mineur pendant un bon nombre d'années. Je crois que M. Gilchrist pourrait nous dire où se trouvent les usines témoins. Sans aucun doute, elles doivent se trouver dans les mines ou aux environs et non dans un laboratoire d'Ottawa. Lorsqu'on fait des expériences en vue de l'amélioration d'une machine à transformer le minerai...

Le PRÉSIDENT: Ce qui nous intéresse en réalité, en fait de recherches, c'est la contribution à la Fondation de recherches sur l'uranium et non ce que les sociétés ont déboursé elles-mêmes pour fins de recherches en vue d'augmenter la production ou de diminuer le prix de revient, par exemple.

M. DRYSDALE: Je demande les chiffres d'une seule année.

M. PAYNE: Monsieur le président, j'appuie M. Drysdale quant au pouvoir et au droit du Comité d'adopter une telle résolution. Ce procédé n'offensera personne. Nous procédons dans nos délibérations d'une manière raisonnablement sérieuse. Si nous voulons étudier cette question convenablement et sérieusement, nous devons prendre cette résolution en considération et la mettre aux voix.

M. FORGIE: Je ne crois pas qu'il faille nous mettre dans cette situation, car ce n'est pas nécessaire. C'est pointer un revolver sur quelqu'un. Si M. Gilchrist obtient ces renseignements, il les soumettra au Comité, sinon, nous envisagerons la question à ce moment et nous prendrons d'autres mesures.

M. DRYSDALE: La raison pour laquelle j'ai présenté une motion, monsieur le président, c'est que M. Gilchrist semblait douter de la possibilité de se procurer les renseignements. La motion n'a pas pour but de forcer la main de M. Gilchrist mais plutôt de renforcer sa position lorsqu'il demandera les renseignements aux sociétés. «Le Comité a résolu de me demander ces renseignements», pourra-t-il dire si le Comité approuve la motion. J'estime que cela renforcera sa position. Pour ce qui est des recherches, je n'ai demandé des renseignements que pour l'année 1960 et sur les contributions des diverses sociétés à la Fondation de recherches sur l'uranium. Je ne cherche pas à obtenir de renseignements sur les années précédentes. Il me semble évident que nous devons posséder les faits essentiels. Si j'ai présenté ma demande sous forme de résolution, c'est uniquement en vue de renforcer la position de M. Gilchrist lorsqu'il demandera les renseignements.

On nous a dit que certains producteurs d'uranium veulent venir témoigner devant nous. Je crois qu'il nous serait précieux d'avoir ces renseignements auparavant.

M. AIKEN: Ma première objection, monsieur Drysdale, porte sur la forme de la motion et non sur la motion elle-même.

Comment se lit la motion?

Le PRÉSIDENT: Comme ceci: Qu'on dépose la liste des sociétés productrices d'uranium, la production annuelle de chacune, la valeur de cette production et la contribution des diverses sociétés à la Fondation de recherches avec la date où ces contributions ont été versées, cette liste devant contenir le nom de tous les producteurs ainsi que la date où ils ont cessé la production, le cas échéant.

M. DRYSDALE: Dites la «Fondation canadienne de recherches sur l'uranium» plutôt que la «Fondation de recherches» simplement.

M. FORGIE: Puis-je poser une question à M. Gilchrist.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. FORGIE: Monsieur Gilchrist, croyez-vous que vous pouvez vous procurer ces renseignements?

M. GILCHRIST: Je crois que je pourrai me procurer la plupart de ces renseignements sans trop de difficulté.

M. BEST: Monsieur le président, je doute qu'il soit sage de faire cette demande sous forme de résolution. Dans le passé, nous avons généralement pu obtenir nos renseignements en demandant aux témoins de se les procurer. Je suis tout à fait d'accord avec MM. Drysdale et Slogan quant aux renseignements à obtenir. Je crois qu'ils sont essentiels. Quant aux remarques faites plus tôt par M. Godin, je ne crois pas qu'on rencontre de confusion à ce propos, car les sociétés n'ont pas eu de difficulté à répondre à M. Slogan, au sujet du \$300,000. Les industries n'ont pas de difficulté à produire le chiffre de leurs dépenses. Si M. Gilchrist estime qu'il peut obtenir ces chiffres, nous devrions le laisser à son initiative.

Le PRÉSIDENT: Je suis content de vous entendre dire cela, car, depuis l'institution de notre Comité, nous n'avons jamais eu recours à des résolutions. Nous avons toujours pu obtenir les renseignements dont nous avions besoin. Le Comité a établi ce matin hors de tout doute qu'il veut obtenir les renseignements en question et je crois que, pour le moment, nous devrions nous en tenir à cela. Soit dit en passant, les rapports annuels des sociétés sont publiés dans les journaux. Les sociétés sont annoncées sur le marché financier avec la quantité de leur production. D'après ces chiffres, on peut déduire ce qu'elles retirent réellement de la vente de leurs produits. J'estime que nous avons le droit de savoir quelle contribution ces sociétés ont versée à la nouvelle Fondation de recherches.

M. BATTEN: M. Drysdale pourrait pour le moment substituer à sa motion une simple demande, nous verrons plus tard comment les choses tourneront.

M. DRYSDALE: Je veux bien retirer ma motion, monsieur le président. Ma seule intention était de renforcer la position de M. Gilchrist. Je la retire donc et nous verrons s'il obtiendra les renseignements désirés.

M. GILCHRIST: Si vous me le permettez, j'aimerais à clarifier les choses. Si j'ai hésité lorsqu'on m'a demandé des renseignements, je croyais quand même pouvoir les obtenir, mais, dans les circonstances et sous les conditions sous lesquelles fonctionne l'Eldorado, j'ai toujours eu comme pratique, par pure courtoisie, de demander l'autorisation des sociétés avant de donner des renseignements. Quoi qu'il en soit, dans le cas présent je ne m'attends pas à rencontrer de difficultés.

Le PRÉSIDENT: Il ne me plaît pas de voir le chef d'une société de la Couronne s'adresser à des sociétés privées pour en obtenir des renseignements.

M. SLOGAN: Le Bureau fédéral de la statistique n'aurait-il pas tous ces chiffres, à l'exception des contributions?

Le PRÉSIDENT: En effet.

M. SLOGAN: Le Bureau publie la production totale d'uranium.

Le PRÉSIDENT: Je ne veux pas mettre le président de l'Eldorado en mauvaise posture et je ne crois pas que cela arrivera. J'espère que les opinions exprimées ce matin sont celles de tous les membres. Il n'y a pas de doute que nous obtiendrons tous les renseignements que nous voulons.

Avant de passer à un autre sujet, j'espère que vous êtes consentants à ce que nous faisons venir à une prochaine séance les fonctionnaires du ministère des Mines et Relevés techniques qui s'intéressent à la recherche. Malheureusement je n'ai pas eu l'occasion d'en parler au Comité directeur. Ces fonctionnaires sont prêts à venir, de même que le professeur Forward. Ce dernier n'est-il pas le directeur de la Fondation de recherches sur l'uranium?

M. GILCHRIST: Il en est directeur.

Le PRÉSIDENT: Le directeur administratif?

M. GILCHRIST: Non, seulement directeur, directeur des recherches. Il ne fait pas partie du conseil d'administration.

M. BEST: Oui, monsieur le président, je crois qu'il serait approprié d'entendre ces témoins. Je voudrais ajouter que, en plus des renseignements demandés par M. Drysdale, nous voudrions obtenir certains autres chiffres. Peut-être pourrions-nous les demander quand les sociétés viendront témoigner. Il s'agit des montants que les sociétés ont elles-mêmes dépensés pour ce qu'elles appellent la recherche, que ce soit la recherche pure ou la recherche en vue de l'amélioration des techniques.

Le PRÉSIDENT: Ou en vue de la découverte de nouveaux emplois pour l'uranium.

M. BEST: Nous pourrions peut-être trouver ces chiffres dans leurs rapports publics, mais peut-être aussi que nous ne les aurons que si nous questionnons les intéressés.

Le PRÉSIDENT: Quand voulez-vous entendre les représentants des Mines et Relevés techniques et le professeur Forward? Quand ils pourront venir?

M. BEST: Il me semble que nous avons d'abord un petit problème à résoudre. Nous sommes passés plutôt rapidement des contrats à la recherche ce matin et j'aurais d'autres questions à poser.

Le PRÉSIDENT: Ces deux sujets sont étroitement reliés. Si vous voulez poser d'autres questions sur les contrats, allez-y; il nous reste encore dix minutes.

M. BEST: Il reste encore quelques questions à poser sur les contrats et sur deux autres questions, à savoir l'aviation et les transports.

Le PRÉSIDENT: En terminerons-nous d'abord le témoignage de l'Eldorado, du moins pour les questions préliminaires?

M. DRYSDALE: Il y a une objection à cela. Nous n'avons pas encore reçu le compte rendu imprimé des séances du Comité, et j'hésiterais à clore cet interrogatoire tant que nous n'aurons pas eu l'occasion de prendre connaissance du compte rendu.

Le PRÉSIDENT: Le débat ne sera clos que lorsque nous aurons entendu les sociétés productrices d'uranium.

M. BEST: Est-ce qu'on s'est abouché avec l'association? Quand ses représentants ont-ils dit qu'ils aimeraient à témoigner?

Le PRÉSIDENT: Je leur ai dit de fixer la date eux-mêmes et que nous les accueillerions quand ils voudront.

M. BEST: Nous devons ensuite entendre les fonctionnaires du Conseil national de recherches. S'ils devaient venir beaucoup plus tard au cours de la session, jusqu'à quand voulons-nous prolonger nos séances?

Le PRÉSIDENT: J'estime que nous devrions en finir avec l'Eldorado pendant que nous y sommes.

M. BEST: Alors nous les demanderons dans deux semaines?

Le PRÉSIDENT: Nous devrions avoir terminé l'interrogatoire de l'Eldorado d'ici à deux semaines.

M. BATTEN: Dois-je comprendre que nous aurons de nouveau l'occasion de parler des contrats avec M. Gilchrist?

Le PRÉSIDENT: Il reste six minutes; nous pouvons terminer plus tard, si vous le désirez. Je ne veux pas clore le débat tant que vous aurez des questions à poser.

M. BEST: J'en ai encore à poser, monsieur le président. J'aimerais à revenir sur le stockage, que nous avons commencé à étudier. Monsieur Gilchrist, diriez-vous que, par principe, vous n'avez pas cherché à vérifier si les sociétés privées pratiquent le stockage, étant donné que vous ne croyiez pas qu'on puisse en venir à des ententes bilatérales pour modifier les contrats à cet égard?

M. GILCHRIST: En effet, il faudrait que nous présentions une demande pour modifier les contrats.

M. BEST: Et vous ne croyez pas que cela soit possible?

M. GILCHRIST: Non, pas dans les circonstances.

M. BEST: D'un autre côté, ces contrats ont été modifiés dans le passé, que ce soit à votre instigation ou à la demande des sociétés privées, et pour deux ou trois raisons: premièrement, pour fixer le moment d'entrer en production; deuxièmement, pour le financement; et troisièmement, pour la période de prolongation. Cela semble s'être effectué pour le bien de tout le monde et dans l'intérêt national. J'admettrai que les sociétés ont trouvé profit à ces modifications de contrats dans le passé, particulièrement pour ce qui est de fixer le rythme de la production, lorsqu'elle a commencé en 1957, et pour leurs exigences financières. Même dans cette lumière, il ne semble pas possible que l'Eldorado obtienne qu'on modifie les contrats afin d'assurer une embauche continue durant la période de prolongation?

M. GILCHRIST: En substance, ce que vous dites, c'est que nous avons modifié les contrats dans le passé un certain nombre de fois et à l'avantage des sociétés; en d'autres termes, que nous les avons modifiés pour leur avantage pas seulement une fois, mais un bon nombre de fois, et que vous croyez qu'en retour nous aurions droit de demander aux sociétés de les modifier maintenant à notre avantage, étant donné les circonstances?

M. BEST: C'est ce que je pense, monsieur.

M. GILCHRIST: Nous le pourrions; mais, pour être réaliste, je ne crois pas que cela nous mènerait bien loin. Si une société a décidé après mûre réflexion qu'il lui est avantageux financièrement de surproduire et de stocker l'excédent de sa production, il sera difficile pour moi ou pour le Gouvernement de la convaincre d'adopter d'autres mesures. Car les producteurs estiment qu'ils sont dans cette entreprise pour réaliser le plus grand profit possible, et, en conséquence, ils maintiendront leur attitude.

M. AIKEN: Il faudrait, par conséquent, les y forcer par la loi.

M. GILCHRIST: Je suis presque certain que toute démarche de ma part est vouée à l'échec.

M. BEST: On peut se demander s'ils ne tireraient pas plus de profit à s'intéresser à la recherche, sans parler des déductions d'impôt dont ils pourraient bénéficier. Je doute de la sagesse de leur attitude.

M. GILCHRIST: A mon avis, nous avons tâché de nous en tenir à la ligne de conduite suivante: Quand on traite avec une société de la Couronne, on traite avec le Gouvernement, et les modalités sont différentes de ce qu'elles sont pour les sociétés privées. Mais, pour ce qui est de l'Eldorado, nous avons

tâché de nous comporter autant que possible comme si nous étions une société privée qui traite avec une autre société privée.

M. BEST: Votre constitution vous a d'ailleurs tracé cette ligne de conduite dès le début.

M. FORGIE: Monsieur le président, avez-vous l'intention de faire témoigner sur la question des recherches toutes les sociétés énumérées aux pages 41 et 42?

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'elles se feront représenter par leur association.

M. FORGIE: Combien des sociétés énumérées aux pages 41 et 42 sont inactives à l'heure actuelle? Je suppose que la date de fermeture de la liste remonte à janvier 1961. Est-ce que ce sont là toutes des industries inactives à l'heure actuelle?

Le PRÉSIDENT: M. Gilchrist vous en donnera la liste.

M. GILCHRIST: La *Canadian Dyno Mines Limited* est inactive, de même que la *Lorado Uranium Mines Limited*. La *Pronto Uranium Mines Limited* n'existe plus, car elle fait maintenant partie de la fusion Rio Algom. La *Can-Met Explorations Limited* n'existe plus; elle a été fusionnée avec la *Consolidated Denison*. La *Northspan Uranium Mines Limited* n'existe plus. L'*Eldorado Mining and Refining Limited* existe encore, bien entendu. La *Stanleigh Uranium Mining Corporation Limited* s'est amalgamée à la *Rio Tinto*. La *Rio Algom Nordic Mine* est encore en production, mais elle n'existe plus comme société; elle fait partie de la fusion Rio Tinto.

M. FORGIE: Qu'est-il arrivé aux actionnaires de la *Canadian Dyno Mines Limited* et de la *Lorado Uranium Mines Limited*?

M. GILCHRIST: Ils se seraient trouvés dans le pétrin s'ils avaient dû remplir les conditions de leurs contrats, car leur situation était très précaire. Ils n'auraient pas pu payer leur dette si les contrats n'avaient pas été vendus. Mais, à présent que les contrats sont vendus, les actionnaires sont en possession d'une excellente valeur.

M. FORGIE: Les actionnaires vont récupérer leur mise de fonds?

M. GILCHRIST: Tout dépend de la valeur de leur capital-actions.

M. FORGIE: Je veux dire le prix original, le prix qu'ils ont payé.

M. GILCHRIST: Je suis porté à croire qu'ils rentreront dans leurs fonds. Je continue la liste: la *Bicroft Uranium Mines Limited* existe encore de même que la *Faraday Uranium Mines Limited*. Quant à la *Stanrock Uranium Mines Limited*, la *Denison Mines Limited*, la *Gunnar Mining Limited* et aux autres sociétés, elles font partie des sociétés déjà mentionnées.

Le PRÉSIDENT: Si vous le voulez bien, messieurs, nous allons ajourner pour nous réunir jeudi prochain.

APPENDICE «A»

EXTRAITS DE DÉCLARATIONS FAITES PUBLIQUEMENT PAR LE
GOUVERNEMENT ET PAR DES REPRÉSENTANTS DE L'ELDORADO
ET DE LA COMMISSION DE L'ÉNERGIE ATOMIQUE DES
ÉTATS-UNIS ET METTANT EN GARDE CONTRE UN
OPTIMISME EXCESSIF DANS L'INDUSTRIE DE
L'URANIUM

Allocution prononcée par M. R. J. Henry, vice-président de l'Eldorado Mining and Refining Limited, à la Conférence des ministres provinciaux des mines, en septembre 1954

Dans son allocution, M. Henry a signalé la nécessité de réduire les frais de production de l'uranium et d'attirer l'attention sur le fait que le Canada aura bon nombre de concurrents pour les marchés disponibles et il a demandé un programme de réduction des frais pour permettre d'affronter cette concurrence. En même temps, il a donné un avertissement en ces termes:

Il est incontestable que l'industrie de l'uranium connaît actuellement une période de prospérité qui, de par la nature des choses, ne durera pas indéfiniment et sera inévitablement tempérée par des périodes d'adaptation et de réaction.

Allocution prononcée par M. W. J. Bennett, président de l'Eldorado Mining and Refining Limited devant le Board of Trade de Toronto le 24 janvier 1955

Au cours de cette allocution, M. Bennett a donné l'avertissement suivant:

Il est impossible de dire en ce moment ce que sera la demande d'uranium après le 31 mars 1962, date actuelle d'expiration du marché garanti. La demande pour fins militaires peut se maintenir à son niveau actuel ou cesser complètement. D'autre part, il peut arriver que le Gouvernement continue d'acheter, mais sur une échelle réduite. A tout événement, on peut, sans crainte de se tromper, prédire qu'il y aura une certaine demande d'uranium pour répondre aux besoins des programmes relatifs à l'énergie atomique au début des années 60. Il est évident, toutefois, que la demande d'uranium aux premières étapes de l'exécution du programme canadien en matière d'énergie atomique n'absorbera qu'une faible partie de notre production possible. En conséquence, si les besoins pour fins militaires cessent ou sont réduits sensiblement, les producteurs canadiens devront peut-être se tourner vers les marchés d'exportation et s'attendre à faire face aux mêmes conditions qu'ont à affronter les producteurs d'autres métaux vils dont l'offre n'est pas inférieure à la demande.

Communiqué du très hon. C. D. Howe, le 3 août 1955

Dans ce communiqué M. Howe a parlé de la garantie donnée par le Gouvernement en 1948 d'acheter tout l'uranium offert aux prix du barème officiel des prix et a rappelé que, lors de l'annonce de ce programme, il avait été fait mention de la possibilité de payer des prix plus élevés dans des circonstances spéciales, c'est-à-dire en vertu des contrats dits «à prix spéciaux». M. Howe a ensuite ajouté:

J'aimerais que l'on comprenne bien que... l'Eldorado ne s'est pas engagée à acheter tout l'uranium qui est offert à des prix plus élevés que ceux du barème des prix publié. Dans ces circonstances, il est désirable que l'industrie minière et le public soient informés des termes et conditions en vertu desquels ces achats seront effectués. En raison de l'emploi définitif de l'uranium qui est présentement fourni à la Commission de

l'énergie atomique des États-Unis, il n'est pas possible, pour des raisons de sécurité, de faire connaître la quantité d'uranium que l'Eldorado sera en mesure d'acheter en vertu de l'entente relative aux prix spéciaux en plus des contrats existants. Cependant, je peux maintenant déclarer qu'il existe une limite sur la quantité d'uranium qui sera achetée en vertu des prix spéciaux convenus. Selon nos renseignements actuels, l'Eldorado ne pourra pas négocier des contrats en vue de prix spéciaux après le 31 mars 1956. Au surplus, on ne prévoit pas que l'Eldorado puisse négocier d'autres contrats à moins qu'il n'existe des preuves satisfaisantes que la production ne commencera pas plus tard que le 1^{er} avril 1957.

Annnonce faite par le très hon. C. D. Howe en mars 1956

Cette annonce modifiait les ententes dont les grandes lignes avaient été exposées le 3 août 1955. En voici le texte:

L'Eldorado continuera jusqu'au 31 mars inclusivement de recevoir des demandes de contrats comportant un prix spécial. Ce jour-là ou peu après l'Eldorado avertira tous les requérants qui sont considérés admissibles à la négociation d'un contrat. En faisant le choix des requérants admissibles, elle se fondera sur les critères suivants: Premièrement, il faut une preuve satisfaisante que le requérant possède un gisement de minerai rentable et, deuxièmement, il faut être sûr que ce gisement pourra commencer à produire au plus tard le 30 septembre 1957. On a dû apporter ces modifications parce qu'il est devenu évident, en ces dernières semaines, que certains gisements qui, en août dernier, permettaient d'espérer qu'ils seraient bientôt productifs, ne pourront être mis en exploitation avant la date-limite du 1^{er} avril 1957.

*Allocution prononcée par M. W. J. Bennett, président de l'Eldorado Mining and Refining Limited devant la Prospectors and Developers Association
le 6 mars 1956*

Au cours de cette allocution, M. Bennett a fait mention de la déclaration faite par M. Howe le 2 mars, selon laquelle la date-limite de production à l'égard des contrats à prix spéciaux avait été différée du 1^{er} avril 1957 au 30 septembre 1957, mais il a signalé ce qui suit:

La date-limite a été différée, non pas à cause d'une augmentation des besoins de la Commission de l'énergie atomique des États-Unis, mais parce qu'il était devenu évident que certains gisements qui, en août dernier, permettaient d'espérer qu'ils seraient bientôt productifs, ne pourraient pas être mis en exploitation avant la date-limite du 1^{er} avril 1957. Nous n'avons à l'heure actuelle aucun renseignement indiquant la nécessité pour répondre aux besoins de la Commission de l'énergie atomique des États-Unis, d'accroître la production canadienne au-delà des taux que nous sommes en mesure de prévoir pour 1959.

M. Bennett a ensuite cité un passage du témoignage du directeur de la Division des matières premières de la Commission de l'énergie atomique des États-Unis devant le Comité du Congrès sur l'énergie atomique, qui se lisait ainsi qu'il suit:

Nous ne prévoyons aucune difficulté à satisfaire aux besoins en uranium des programmes militaires actuels.

*Déclaration faite à la Chambre par le très honorable C. H. Howe
le 25 mai 1956*

M. Howe a fait mention de l'annonce faite la veille par la Commission de l'énergie atomique des États-Unis au sujet de l'expansion de son programme d'achat d'uranium domestique et il a déclaré qu'il désirait donner des précisions au sujet de l'attitude du Canada. Puis, il a ajouté:

Le Gouvernement n'a pas actuellement l'intention d'étendre son programme d'achat d'uranium au Canada. Dans ma déclaration du mois d'août dernier à propos des achats effectués en vertu des dispositions d'un contrat comportant un prix spécial, j'ai signalé que la quantité d'uranium que la Commission américaine d'énergie atomique achèterait chez nous serait limitée. J'ai parlé de nouveau de cette limitation dans ma déclaration à la Chambre, le 2 mars, à propos des modifications apportées aux dispositions spéciales relatives aux prix. La situation à cet égard n'a pas changé.

Il a ensuite ajouté que l'expansion du programme américain d'achat domestique avait pour objet d'assurer le maintien de réserves de minerai aux États-Unis étant donné que les mines découvertes jusqu'ici n'ont pas de fortes réserves de minerai et qu'elles seraient presque épuisées en 1962 à moins qu'elles ne soient remplacées par d'autres grâce à la recherche constante de nouveaux gisements. Il a dit ensuite:

La situation au Canada est bien différente. La plupart des nouvelles mines qui ont été découvertes ont des réserves très considérables de minerai. Même lorsque les contrats actuels auront été exécutés, les réserves de ces mines seront encore très fortes. La situation au Canada est différente encore à un autre point de vue, le point de vue des besoins prévus d'uranium pour ce qui est de la consommation nationale. Même au regard des prévisions les plus optimistes qui peuvent actuellement être faites quant au rôle de l'énergie nucléaire dans l'économie du Canada, nos ressources en uranium resteront fort supérieures à nos besoins nationaux pour bien des années encore et nous aurons besoin de marchés d'exportation.

*Allocution prononcée par M. W. J. Bennett, président de l'Eldorado Mining
and Refining Limited, le 15 juin 1956, devant l'Investment
Dealers Association of Canada*

Au cours de cette allocution, M. Bennett a signalé ce qui suit:

Même si nous acceptons les prévisions les plus optimistes eu égard à l'installation de centrales d'énergie nucléaire au Royaume-Uni, aux États-Unis et au Canada, le rythme de la production de l'uranium qu'il nous est maintenant possible de prévoir pour le début des années 60 dépassera de beaucoup les quantités requises pour utilisation immédiate dans l'exécution de ces programmes d'énergie au cours de la période susmentionnée. Il est probable que cette situation persistera jusqu'à l'année 1965 tout au moins et peut-être même jusqu'en 1970.

M. Bennett a ensuite parlé des besoins d'uranium que pourraient éprouver d'autres pays comme ceux de l'Ouest de l'Europe et il a fait remarquer que, selon les apparences, les besoins en uranium de ces pays ne seraient pas très marqués avant le milieu des années 60.

Allocution prononcée par M. W. J. Bennett, président de l'Eldorado Mining and Refining Limited, le 23 avril 1958, devant le Canadian Institute of Mining and Metallurgy

Au cours de cette allocution, M. Bennett a fait la revue de l'expansion de l'industrie de l'uranium et du programme d'énergie atomique, ajoutant les remarques suivantes:

On conçoit très bien que l'incertitude relative à la demande d'uranium après l'expiration des contrats actuels soit cause de beaucoup de soucis chez nos producteurs d'uranium. Il nous faut envisager la possibilité que les besoins civils au milieu des années 60 soient sensiblement inférieurs à la production qui sera disponible à ce moment-là. En conséquence, advenant que la demande militaire soit sensiblement réduite ou cesse tout à fait au cours de cette période, l'offre d'uranium dépassera la demande.

Allocution prononcée par M. R. E. Barrett, directeur de la Division des achats de minerai, Eldorado Mining and Refining Limited, en avril 1958, devant le Canadian Institute of Mining and Metallurgy

M. Barrett traitait de la question de l'uranium de l'Ouest du Canada employé comme combustible et, au cours de son examen de l'expansion de l'industrie, il a donné l'avertissement suivant:

Lorsqu'il est question d'efforts nouveaux dans le domaine de l'exploration et de la mise en valeur, je me hâte d'ajouter que le marché pour l'uranium est décidément restreint aujourd'hui et que la capacité mondiale de production à l'heure actuelle suffit amplement pour répondre à la demande de ce marché.

Et plus loin:

Je tiens à ajouter, cependant, qu'il faudra encore quelques années avant que de grandes quantités d'uranium soient employées comme combustible.

Et plus loin encore:

Il faut reconnaître que les États-Unis constituent de beaucoup le plus gros acheteur d'uranium à cause de l'ampleur de leurs besoins militaires. A l'origine, l'exécution de ce programme reposait sur les importations d'uranium. Les importantes découvertes qu'on a faites dans les États du New Mexico, du Wyoming et de l'Utah font maintenant des États-Unis le plus important producteur de sorte que ce pays ne doit pas, dans la même mesure qu'auparavant, compter sur les sources d'approvisionnement de l'étranger.

Communiqué de la Commission de l'énergie atomique des États-Unis, le 24 novembre 1958

Dans ce communiqué, la Commission de l'énergie atomique des États-Unis annonce la modification de son programme d'achat d'uranium domestique pour la période qui va du 1^{er} avril 1962 au 31 décembre 1966, de manière à limiter ses engagements aux réserves de minerai exploitées avant le 21 novembre 1958 conformément à l'annonce d'un prix de \$8 faite le 24 mai 1956.

Au cours de ses remarques, la Commission déclare:

La mesure qui est prise aujourd'hui a pour objet de prévenir une grave surproduction qui pourrait provoquer un programme d'achat illimité advenant de nouvelles découvertes d'uranium très importantes.

Allocution prononcée par M. W. M. Gilchrist, président de l'Eldorado Mining and Refining Limited, le 5 février 1959, devant la Chambre de Commerce de Prince-Albert

Au cours de son allocution, M. Gilchrist a déclaré:

On a affirmé à maintes reprises que la capacité mondiale de production après l'exécution des contrats actuels dépasserait de beaucoup la capacité mondiale d'absorption. Selon l'une des plus récentes conjectures bien fondées, la production à ce moment-là dépassera les besoins dans une proportion de 3 à 1. Cependant, à la fin des années 60 et au début des années 70, il devrait y avoir équilibre entre les besoins et la capacité de production, pourvu qu'aucune expansion de cette capacité ne se produise dans l'intervalle. Voilà les faits, et la question de savoir comment procéder pour amoindrir l'écart cause chaque jour de plus en plus de soucis.

APPENDICE «B»

DÉPENSES POUR LES RECHERCHES

1949-1960

Service de recherches de l'Eldorado, 1949-1960	\$2,886,500
Usines expérimentales de l'Eldorado, jusqu'en 1960	1,333,000
Laboratoire de l'Eldorado	484,000
Recherches pour l'industrie de l'uranium	507,000
Acier à l'uranium	105,000
	<hr/>
	\$5,315,500
Subventions aux universités, 1960 compris	343,000

CHAMBRE DES COMMUNES

Quatrième session de la vingt-quatrième législature
1960-1961

COMITÉ SPÉCIAL
DES

RECHERCHES

Président: M. J. W. MURPHY

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 4

SÉANCE DU JEUDI 9 MARS 1961

ELDORADO MINING AND REFINING LIMITED

TÉMOIN:

W. M. Gilchrist, président, *Eldorado Mining and Refining Limited*

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1961

24764-3-1



COMITÉ SPÉCIAL DES RECHERCHES

Président: J. W. Murphy

Vice-président: C. A. Best

et MM.

Aiken

Batten

Bissonnette

Bourget

Brunsdon

Drysdale

Dumas

Forgie

Godin

Grafftey

MacLellan

McIlraith

Nielsen

Payne

Pitman

Slogan

*Smith (Winnipeg-Nord)

Stewart

Le secrétaire du Comité:

J. E. O'Connor.

*Remplacé par M. Horner (*Jasper-Edson*) le mardi 7 mars 1961.

ORDRE DE RENVOI

MARDI 7 mars 1961

Il est ordonné—Que le nom de M. Horner (*Jasper-Edson*) soit substitué à celui de M. Smith (*Winnipeg-Nord*) dans la liste des membres du Comité spécial des recherches.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
LÉON-J. RAYMOND.

PROCÈS-VERBAL

JEUDI 9 mars 1961

(5)

Le Comité spécial des recherches se réunit aujourd'hui à 10 h. 07 du matin sous la présidence de M. J. W. Murphy.

Présents: MM. Aiken, Batten, Brunsdon, Drysdale, Forgie, Godin, Horner (*Jasper-Edson*), Murphy, Payne et Slogan—(11)

Aussi présents: De l'*Eldorado Mining and Refining Limited*: M. W. M. Gilchrist, président; M. R. C. Powell, secrétaire, et M. R. E. Barrett, directeur du service d'approvisionnement en minerai.

Le président donne lecture d'une lettre de M. V. C. Wansbrough, directeur général de la *Canadian Metal Mining Association*, dans laquelle celui-ci demande s'il lui serait permis de présenter un mémoire au nom de ladite association.

Il est décidé: Que les producteurs indépendants d'uranium qui fournissent des fonds à la *Canadian Uranium Research Foundation* soient invités à présenter leurs vues au Comité.

Le président annonce que le professeur Frank Forward, l'un des administrateurs de la *Research Foundation*, comparaitra devant le Comité mardi le 14 mars en compagnie de certains fonctionnaires du ministère des Mines et Relevés techniques.

En réponse aux questions posées lors des séances précédentes du Comité, M. Gilchrist donne des renseignements au sujet des ventes canadiennes aux pays autres que le Royaume-Uni et les États-Unis; il parle aussi des marchés de l'uranium et de la surproduction de l'uranium.

A 12h.02 de l'après-midi, à la suite du témoignage de M. Gilchrist sur l'affinage de l'uranium et le travail d'exploration de la société, le Comité s'ajourne au mardi 14 mars 1961 à 10 heures du matin.

Le secrétaire du Comité,

J. E. O'Connor.

TÉMOIGNAGES

JEUDI 9 mars 1961,
10 heures du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons le quorum. Avant d'entendre M. Gilchrist, je voudrais vous donner lecture d'une lettre que j'ai reçue ce matin de M. Wansbrough, directeur général de la *Canadian Metal Mining Association*. En réalité, il se réfère à une nouvelle qui a été communiquée au «*Globe and Mail*», mais il est de mon devoir de vous lire cette lettre:

Cher monsieur Murphy,

Je vous envoie sous pli copie d'une lettre que j'adresse aujourd'hui même à M. Langevin Côté, au sujet de la nouvelle qu'il a publiée dans le «*Globe and Mail*» du 8 mars.

Je crois que, dans notre intérêt comme dans le vôtre, il est important de mettre les choses au point. Comme je l'ai expliqué, à M. Côté, c'était la première intention de nos administrateurs que notre association présente un mémoire à votre Comité, lequel mémoire n'aurait porté que des travaux d'exploitation de l'*Eldorado*. Maintenant que cette dernière a décidé de discontinuer son travail d'exploration, il n'y a plus aucune raison de présenter ce mémoire.

M. Côté signale le fait que les compagnies privées qui produisent de l'uranium voudraient avoir l'occasion de se présenter devant le Comité, comme je vous l'ai mentionné au téléphone l'autre jour. Je leur ai fait part de votre bonne obligeance et je leur ai dit que vous consentiez à leur accorder un certain délai pour leur permettre de préparer leur mémoire. Dès que j'aurai de leurs nouvelles, je vous écrirai de nouveau afin de fixer une date qui leur conviendra aussi bien qu'à votre Comité.

J'agis dans cette affaire au seul titre d'intermédiaire entre les producteurs d'uranium et votre Comité et nullement à titre officiel de représentant de l'association.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, cela veut-il dire qu'aucun représentant de l'extérieur ne se présentera devant le Comité?

Le PRÉSIDENT: Cette lettre dit clairement qu'il ne s'agit que des producteurs privés. Qu'en pensez-vous, messieurs?

M. AIKEN: Monsieur le président, ne trouvez-vous pas que l'accent s'est déplacé légèrement depuis le début des audiences, vu que cette lettre semble laisser entendre que ces gens au début avaient simplement l'intention de présenter un mémoire contre l'*Eldorado*? Je crois que nous sommes maintenant plus intéressés à étudier le travail de recherche qui se fait dans l'industrie de l'uranium. Il serait peut-être bon d'aviser les producteurs d'uranium par l'entremise de l'association, que nous désirons examiner le point de vue commercial de l'entreprise.

M. McILRAITH: Monsieur le président, n'est-il pas question dans cette lettre d'une conversation téléphonique?

Le PRÉSIDENT: Oui, avec moi.

M. McILRAITH: Disent-ils qu'ils désirent ou ne désirent pas se présenter devant nous?

Le PRÉSIDENT: A l'époque, il m'a dit qu'ils désiraient être entendus. Lorsque j'ai parlé au président de l'Eldorado, il m'a dit que ce n'était que récemment qu'ils avaient décidé d'abandonner leurs travaux d'exploration. L'ayant appris par ce qui a été déclaré au cours des séances du Comité, l'association a peut-être changé d'idée, comme c'est fort probable. Cependant, je crois que c'est M. Aiken qui a dit que le Comité doit décider maintenant si nous devons les entendre quand même, pour d'autres raisons que celles qui au début devaient motiver leur présence ici. Avez-vous d'autres propositions à présenter à ce sujet?

M. McILRAITH: Je voudrais les entendre et connaître leur point de vue.

M. BATTEN: Je suis porté, comme M. Aiken, à croire que l'accent s'est déplacé et que nous ne sommes pas les seuls concernés dans cette affaire de l'Eldorado.

Le PRÉSIDENT: Donc, vous désirez les entendre?

M. BATTEN: Je le veux certainement.

M. DRYSDALE: Serait-il possible d'envoyer une lettre d'invitation de la part du Comité aux différents producteurs, leur demandant de se présenter devant nous?

Le PRÉSIDENT: Si le Comité le désire.

M. AIKEN: M. Gilchrist pourrait peut-être répondre à ma question. Y a-t-il une association composée uniquement de producteurs d'uranium avec laquelle nous pourrions nous mettre en contact?

M. W. M. GILCHRIST (*Président de l'Eldorado Mining and Refining Limited*): Je ne le crois pas. Il y a bien le Comité des producteurs d'uranium de la *Canadian Metal Mining Association*, qui s'occupe de tout ce qui concerne l'uranium; mais, si je comprends bien, la *Canadian Metal Mining Association* ne s'intéressait qu'au travail d'exploration de l'Eldorado. C'est ce qui devait faire le supet de son mémoire. Je ne crois pas que les producteurs mêmes d'uranium aient eu l'intention de présenter leurs vues. Le travail d'exploration de l'Eldorado est, apparemment, un sujet qui les intéresse davantage.

M. AIKEN: Je suppose, d'après la tournure que prennent les événements, que les producteurs avaient l'intention de s'opposer à la continuation des travaux d'exploration de l'Eldorado.

M. GILCHRIST: En effet; ils étaient d'avis qu'une compagnie de la Couronne ne devait pas s'occuper de l'exploration.

M. BRUNSDEN: Monsieur le président, je crois que nous avons tous apprécié la valeur de la contribution fournie par l'Eldorado. Mais je n'aimerais pas qu'on ferme la porte à ces gens, vu que nous pourrions obtenir des renseignements supplémentaires des fabricants indépendants. Je partage absolument les opinions qui ont été exprimées.

M. FORGIE: Je suis porté à croire que nous devrions inviter ces compagnies privées; je ne vois aucun autre moyen, comme M. Drysdale l'a dit, de les amener devant nous. Je n'aime pas l'idée de leur ordonner de comparaître; il serait préférable de les inviter et nous verrons alors combien d'entre elles s'intéressent à la proposition.

M. AIKEN: En réponse à la lettre que vous venez de lire, je propose qu'on invite la *Metal Mining Association* à continuer ses services d'intermédiaire et qu'on lui demande de transmettre l'invitation du Comité aux producteurs d'uranium.

Le PRÉSIDENT: Devrons-nous mentionner quelqu'un en particulier?

M. AIKEN: Je crois qu'ils pourront décider eux-mêmes qui déléguer.

Le PRÉSIDENT: Est-ce là l'opinion générale du Comité?

M. DRYSDALE: Je préférerais qu'on adresse directement les invitations aux compagnies elles-mêmes. M. Gilchrist nous a laissé entendre que, dans ce nouvel organisme de recherche, six ou sept compagnies contribuent financièrement à l'heure actuelle au travail de recherches. Si elles contribuent financièrement, cela indique clairement qu'elles s'intéressent à ce travail. Je crois que nous devrions adresser une lettre à chacune des compagnies. Vous pourriez, de plus, adresser une lettre à M. Wansbrough. Je préférerais savoir d'abord quelles sont les compagnies qui désirent se présenter devant nous.

Le PRÉSIDENT: C'est peut-être là la meilleure solution.

M. FORGIE: Je m'intéresse beaucoup à ce que pourrait nous révéler la *Faraday Uranium Mines Limited*. Cette société semble prendre de l'expansion et je voudrais savoir ce qui se passe de ce côté-là.

M. SLOGAN: Je crois qu'*Algoma* et la *Consolidated Denison* sont deux des sociétés les plus importantes.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous tous d'avis que nous adressions une invitation à ceux qui souscrivent au *Research Foundation Fund* et que nous communiquions avec M. Wansbrough, lui faisant part de notre désir de rencontrer les représentants des producteurs privés d'uranium?

M. DRYSDALE: Je crois que c'est là une bonne idée. Nous ne savons pas dans quelle situation se trouvent les compagnies qui ont cessé de produire de l'uranium. Elles seraient peut-être intéressées à se présenter devant le Comité.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, si vous le désirez, j'écrirai à ceux qui ont souscrit au fonds et nous attendrons le résultat de cette lettre. Si vous décidez d'inviter les autres, je ne crois pas qu'ils refusent notre invitation.

(Assentiment).

Messieurs, nous avons le plaisir d'accueillir un nouveau membre au Comité, M. Horner.

M. BRUNSDEN: Et qu'il soit toujours le bienvenu.

Le PRÉSIDENT: Vous étiez cinq minutes en retard, monsieur Brunsdén. Comme vous le savez, le professeur Forward est en ville. Nous avons convenu, lors de la dernière séance, que nous désirions l'entendre. C'est un des administrateurs qui est plus ou moins en charge du travail de recherches de l'industrie de l'uranium. Le secrétaire m'apprend que le professeur Forward est en ville et qu'on a communiqué avec lui. Il serait heureux de se présenter mardi prochain. Le Comité est-il d'accord?

(Assentiment).

Autre chose, maintenant. Le secrétaire va vous distribuer certaines brochures. Je vais vous donner lecture de la lettre que M. Griffith a adressée à M. O'Connor.

«J'ai remarqué, au cours de la séance de ce jour du Comité spécial des recherches, qu'un grand nombre des membres se référaient au numéro de février 1961 de la publication intitulée «C-I-L Oval» qui contient un article sur l'uranium. Vu que j'ai collaboré à la rédaction de cet article, je puis dire que le ministère des Mines et des Relevés techniques peut vous fournir une quantité de publications sur l'industrie canadienne de l'uranium qui pourraient aussi vous être utiles. La réponse à quelques-unes des questions posées ce matin se trouve dans la brochure intitulée: «A Survey of the Uranium Industry in Canada, 1959» (Étude de l'industrie de l'uranium au Canada, 1959).

Ci-joint, deux exemplaires de chacune des publications suivantes qui pourraient intéresser le Comité. Si vous désirez un plus grand nombre d'exemplaires, nous nous ferons un plaisir de vous les fournir.»

M. SLOGAN: Monsieur le président, le ministère des Mines et Relevés techniques a-t-il l'intention de nous présenter un des fonctionnaires qui s'occupent de recherches dans ce domaine?

Le PRÉSIDENT: Oui, monsieur Slogan. Je me suis adressé à M. van Steenburgh, qui se tient en contact étroit avec nous, mais je ne sais quel est le fonctionnaire du ministère qui s'occupe de ce travail. Je sais que plusieurs fonctionnaires s'intéressent aux recherches. Ils collaborent étroitement et seraient enchantés de se présenter devant nous.

M. SLOGAN: M. Gertsman dirige ce projet, mais je crois qu'il est actuellement à New York.

Le PRÉSIDENT: Nous pourrions décider, à la fin de la présente séance, qui nous inviterons outre le professeur Forward. Nous entendrons peut-être aussi certains fonctionnaires du ministère des Mines et Relevés techniques. Des membres au Comité ont posé certaines questions; avez-vous ces renseignements monsieur Gilchrist?

M. GILCHRIST: On a posé une question au sujet des expéditions qui ont été faites à d'autres pays que les États-Unis et le Royaume-Uni. Nous avons déclaré que nous portions une attention spéciale à ces questions. J'ai ici une liste du total des expéditions canadiennes aux autres pays au regard des expéditions faites par l'Eldorado.

M. DRYSDALE: A partir de quelle date, monsieur Gilchrist?

M. BRUNSDEN: M. Gilchrist pourrait-il parler plus haut?

M. DRYSDALE: Approchez-vous, vous êtes trop loin.

M. GILCHRIST:

VENTES CANADIENNES DE L'URANIUM À DES PAYS AUTRES QUE LES
ÉTATS-UNIS ET LE ROYAUME-UNI

	Montant total des permis d'exportation délivrés par la Commission de contrôle de l'énergie atomique	Expéditions de l'Eldorado
Allemagne de l'Ouest	116,419 lbs.	24,142 lbs.
Japon	95,486	23,077
		(y compris 3 tonnes à l'IAEA)
Inde	30,808	28,300
		(par l'entremise de l'AECL)
Suisse	30,176	30,070
		(par l'entremise de l'AECL)
Suède	2,889	170
Italie	1,495	—
Autriche	217	217
Pays-Bas	114	114
Norvège	123	—
France	26	26
Danemark	24	—
	<hr/> 277,777 lbs.	<hr/> 106,116 lbs.

M. DRYSDALE: A quelle date ces expéditions ont-elles été faites?

M. GILCHRIST: Ce sont là toutes les expéditions qui ont été faites depuis le début, depuis que la production a commencé après la guerre, à partir de 1949. Non, de fait elles ont commencé en 1945.

M. DRYSDALE: De 1945 à décembre 1960?

M. GILCHRIST: Oui, ou peut-être jusqu'au 1^{er} mars 1961.

M. DRYSDALE: C'est là le total des expéditions.

M. AIKEN: A ce sujet, monsieur Gilchrist, je crois que ces pays ont reçu de bien petites quantités. J'imagine qu'elles leur ont servi seulement à des fins de recherches expérimentales, dans des universités, par exemple?

M. GILCHRIST: Oui.

M. AIKEN: Quant aux très fortes expéditions à l'Allemagne de l'Ouest et au Japon, peut-on savoir à quoi elles servent?

M. GILCHRIST: Lorsque la quantité d'un seul envoi dépasse 2,500 livres, il y a avec d'autre pays un accord bilatéral dans lequel il est stipulé que nous avons le droit d'inspecter ses opérations. En général, ces quantités servent aussi à des fins pacifiques, pour des travaux d'expérimentation, comme le perfectionnement des réacteurs nucléaires, par exemple.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres réponses à donner, monsieur Gilchrist?

M. GILCHRIST: Oui, on a demandé quels relevés l'Eldorado a faits sur l'approvisionnement mondial en uranium et sur la demande mondiale. Nous avons répondu en quatre points à cette question. Tout d'abord cette question a été constamment à l'étude depuis 1953.

M. McILRAITH: Depuis quelle date?

M. GILCHRIST: Depuis 1953. Il est difficile de déterminer exactement à quelle date nous avons commencé à étudier cette question, mais nous l'avons suivie attentivement depuis 1953.

M. DRYSDALE: Pourriez-vous nous dire à quelle page du compte rendu la question a été posée et à quelle question exactement vous répondez actuellement?

M. McILRAITH: La question n'a pas été imprimée. Elle a été simplement soumise par écrit.

M. DRYSDALE: Je me demande si nous pourrions éclaircir ce point. Il se trouve que j'ai posé trois questions au cours des deux premières séances.

Le PRÉSIDENT: Nous y arrivons peut-être.

M. DRYSDALE: Voici ce que je vous demanderais, monsieur le président. M. Gilchrist pourrait-il chaque jour parcourir le compte rendu de nos délibérations et nous fournir les réponses aux questions posées ou nous dire pourquoi la réponse ne peut être obtenue maintenant et s'il y répondra dans l'avenir. Il me semble que j'accumule les questions et je me demande si on en tient compte.

M. GILCHRIST: Si elles passent inaperçues, ce n'est pas intentionnellement. Je n'ai pas le compte rendu des délibérations.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres réponses à donner? Il se peut que nous y trouvions une réponse à vos questions, monsieur Drysdale.

M. GILCHRIST: Voici une question qui a été posée par plusieurs. Quels sont les relevés que l'Eldorado a faits au sujet de l'approvisionnement mondial et de la demande mondiale en uranium. La réponse se divise en quatre parties. Tout d'abord, la chose a été constamment à l'étude depuis au moins 1953. Deuxièmement, dès cette époque plusieurs prévisions ont été préparées en collaboration avec l'*Atomic Energy of Canada Limited*, au sujet de l'utilisation de l'uranium à des fins non militaires. En d'autres termes, il s'agit d'une situation qui changeait constamment d'aspect. Troisièmement, des prévisions ont été préparées, à quelques mois d'intervalle, sur la production future du Canada; en d'autres termes, la situation a changé constamment à partir de 1950 jusqu'à 1955 ou 1956 jusqu'au 31 mars 1956 pour plus de précision—

mais, depuis cette date, les demandes ont cessé. A cette date nous savions d'une façon très sûre quelle quantité d'uranium nous allions produire au cours des années à venir. Quatrièmement, parce que la production et la capacité de production des autres pays n'étaient pas toujours connues, l'Eldorado était obligée de se former une opinion personnelle. Le personnel de l'Eldorado a fait plusieurs voyages aux États-Unis, dans les régions minières, en 1956, en 1957 et en 1958. En 1957, il a visité l'Afrique du Sud, la Rhodésie du Nord, le Congo belge, la France et l'Australie. Il a assisté à des conférences internationales, entre autres: la première et la seconde Conférence internationale sur les usages pacifiques de l'atome qui ont été tenues à Genève, en 1955 et en 1958; il a visité l'Argentine en 1960. Bref, et autant qu'il nous a été possible de le faire, nous nous sommes tenus au courant des progrès et de la capacité mondiale de production de l'uranium.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser là-dessus, messieurs?

M. MCILRAITH: Oui, j'en ai une. Monsieur Gilchrist, lorsque vous parlez des relevés qui ont été faits, au moins depuis 1953, ne serait-il pas juste d'ajouter que, dès ses premières années l'Eldorado a agi à titre de compagnie exploitant une mine particulière et que cette question de l'approvisionnement mondial ou de la pénurie mondiale concernait plutôt la Commission de contrôle de l'énergie atomique et certains autres organismes qui s'occupaient de la question à cette époque.

M. GILCHRIST: Ce que vous dites est assez juste. Il y avait bien d'autres organismes intéressés, mais graduellement tout s'est concentré en un seul, l'Eldorado.

M. MCILRAITH: Il y a la Commission de contrôle de l'énergie atomique et il y a eu aussi le comité du projet Manhattan. Ce n'est donc que dans ces dernières années que l'Eldorado a tout absorbé.

M. GILCHRIST: A mon avis, c'est là un exposé assez exact des faits.

M. BRUNSDEN: Monsieur le président, je suis tout à fait mystifié par les usages pacifiques qu'on peut faire de l'uranium. L'autre jour, j'ai essayé d'obtenir de M. Gilchrist certaines explications sur la génération de la chaleur nucléaire. Pourrait-il donner à ceux qui, comme moi, sont des profanes une idée générale de l'emploi de l'uranium à des fins pacifiques.

M. GILCHRIST: Le président de l'*Atomic Energy of Canada Limited* serait mieux placé que le président de l'Eldorado pour vous répondre; mais je vais tenter de vous tracer au moins les grandes lignes de la question.

L'emploi de l'uranium à des fins pacifiques est celui qui ne peut absolument pas servir ou contribuer à la fabrication ou à l'utilisation d'une arme quelconque. En d'autres termes, si un réacteur nucléaire est installé pour fournir de l'énergie à un réseau électrique qui dessert une collectivité donnée, voilà un emploi de l'uranium à des fins pacifiques. Mais, si un réacteur nucléaire sert à produire le plutonium qui entre dans la fabrication d'une bombe, ce n'est pas là un emploi pacifique à des fins pacifiques. Il y a là un très vaste champ d'action. Il y a encore beaucoup d'autres emplois à des fins pacifiques, comme, par exemple, la production des isotopes pour la bombe au cobalt utilisé dans le traitement du cancer et autres maladies et comme indicateur radioactif en science agricole et beaucoup d'autres usages.

Le PRÉSIDENT: Vous parlez des isotopes, n'est-ce pas?

M. FORGIE: Servent-ils en sylviculture?

M. GILCHRIST: En effet, pour dépister l'évolution de la vie des plantes. Je me demande ce que je pourrais dire de plus pour me faire comprendre.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Brunsdén, je crois que cette question est très importante. Le ministère des Mines et Relevés techniques pourrait vous donner une réponse partielle et vous aurez l'occasion d'interroger le professeur Forward

et le président de l'*Atomic Energy of Canada Limited* lorsqu'ils se présenteront devant nous.

M. BRUNSDEN: J'ai posé cette question parce que, dans l'esprit du citoyen moyen, le mot «uranium» évoque immédiatement l'idée de la guerre. Comme je l'ai déjà dit—et j'en suis très heureux—j'ai acquis au sein du Comité des connaissances plus vastes sur l'usage de l'uranium et je crois que le public a le droit d'être renseigné. Nous sommes trop obsédés par cette idée des armes nucléaires. Il est certain que l'uranium jouera un jour un grand rôle dans notre vie; pas aujourd'hui, pas demain peut-être, mais certainement dans les années à venir et je crois que le public devrait être au courant des travaux de recherche et de ce qui s'accomplit en vue de l'emploi de l'uranium à des fins pacifiques.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Brunsdén, comme je viens de le dire et comme l'a dit M. Gilchrist, nous aurons toutes les occasions voulues d'obtenir une réponse précise et détaillée lorsque nous interrogerons les représentants des trois organismes que j'ai mentionnés.

M. MCILRAITH: J'allais justement vous faire remarquer que cette même question a été soulevée au cours d'une séance précédente du Comité. Le représentant de l'*Atomic Energy of Canada Limited* nous a donné à ce sujet une excellente réponse. Le sujet est très important, mais il est long à débattre. Il me semble que ce sont les témoins de l'A.E.C.L. qui peuvent nous donner la réponse la plus précise.

Le PRÉSIDENT: Comme aussi les témoins de la *Research Foundation*.

M. FORGIE: C'est à Deep River, à Petawawa et à Chalk River qu'on peut observer le mieux, en sylviculture et pour d'autres fins, de quelle façon l'uranium peut être employé à des fins pacifiques.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, je crois que M. Brunsdén cherche à savoir, lorsqu'il parle des emplois à des fins pacifiques, ce que seront les besoins en uranium. Or, pour établir ces prévisions, il est nécessaire de les fonder sur des données. M. Brunsdén a probablement voulu s'assurer de l'existence de données qui serviront à établir l'emploi de l'uranium à des fins pacifiques en comparaison de son emploi pour fins militaires. Il est impossible de savoir s'il servira à des fins pacifiques sans déterminer d'avance son application. Ainsi, on pourrait produire le plutonium pour la fabrication d'un réacteur nucléaire au lieu de l'employer à la fabrication d'une capsule nucléaire ou d'un cône de choc.

M. GILCHRIST: Nos renseignements nous viennent principalement de l'*Atomic Energy of Canada Limited* et autres organismes homologues qui se trouvent dans le monde entier. Les projets de ces organismes portent sur ce qu'on est convenu généralement d'appeler emplois à des fins pacifiques, mais en réalité ces emplois sont en proportion des progrès de chaque nation en matière d'énergie atomique. Ce n'est qu'à ce compte qu'il y aura utilisation de quantités considérables d'uranium au cours des prochaines années; évidemment, il y a toujours la possibilité de faire d'autres découvertes, dans les recherches sur l'acier, par exemple, ou autres recherches de même nature. Il faut tenir compte de tous ces éléments dans chaque programme, dans chaque projet des différentes nations pour établir des quantités définies et déterminées d'après les exigences particulières à chaque projet. C'est là-dessus que nous basons nos calculs.

M. DRYSDALE: Vous serait-il possible de produire certains documents contenant une ou plusieurs de ces prévisions? Vous avez déclaré qu'elles avaient été établies régulièrement à des intervalles de quelques mois. L'ont-elles été régulièrement ou sporadiquement et combien de prévisions avez-vous établies de 1953 à 1956?

Le PRÉSIDENT: Pouvez-vous nous obtenir ces renseignements, monsieur Gilchrist?

M. GILCHRIST: Nous pouvons toujours revenir en arrière, mais il serait assez difficile de vous dire en ce moment de quelle façon ces calculs se sont transformés. Il faudrait faire une revue de la correspondance. C'est une chose que nous pouvons faire. La dernière prévision qui a été finalement publiée constituait une somme totale de toutes les autres; elle portait sur une longue période. Je parle du document que M. Clarkson a publié en 1959.

M. DRYSDALE: Est-ce le seul qui ait été publié?

M. GILCHRIST: Oui, M. Clarkson avait été chargé de ce travail par l'AECL et par l'Eldorado.

M. DRYSDALE: Voilà une chose que je ne peux pas comprendre, d'après les renseignements obtenus. Il s'agit de conjoncturer, n'est-ce pas? M. Clarkson a pu prévoir la demande en uranium des nations libres pour les années 1960 à 1965 et jusqu'à 1970. Il en a fait une ventilation, allouer telle quantité pour l'énergie nucléaire, telle autre pour fins militaires et telle autre pour d'autres fins. Pouvez-vous me dire, maintenant, comment il a pu se procurer les renseignements qui, d'après ce que vous disiez précédemment, n'étaient pas disponibles?

M. GILCHRIST: Vous me demandez comment il les a obtenus?

M. DRYSDALE: Oui.

M. GILCHRIST: Il les a obtenus en entrant en relations avec différents organismes mondiaux et en préparant son estimation d'après son propre jugement. Dans une affaire de ce genre, le jugement entre pour beaucoup dans les prévisions. Il a dû se baser sur l'expérience du passé sur le rythme des progrès de chaque pays et sur d'autres données.

M. DRYSDALE: C'est peut-être ma grande ignorance de tout ce qui se passe dans ce domaine qui m'empêche de comprendre ce que vous voulez dire lorsque vous parlez de ces prévisions qui ont été préparées de 1953 à 1956. Je voudrais voir de mes yeux des documents à l'appui, m'assurer qu'ils sont véritablement disponibles. Lorsque vous dites que ces prévisions étaient révisées à quelques mois d'intervalle, cela n'est pas bien précis. Elles ont dû être préparées à une date précise et je voudrais savoir à quelle date au juste les prévisions ont été faites et le nombre exact de ces prévisions.

Vous parlez de données pour l'emploi de l'uranium à des fins pacifiques, mais vous n'indiquez rien qui puisse révéler les normes qui ont servi à les fixer. Ce n'est pourtant que de cette façon que nous pourrions les évaluer. Quelle que soit la nature de ces normes, vous en avez la définition et nous ne l'avons pas. Le Comité aurait avantage à connaître quelle est votre définition des emplois de l'uranium à des fins pacifiques.

Je ne veux pas prolonger indûment les séances du Comité; mais, à l'avenir, lorsque vous répondrez aux questions, auriez-vous la bonté de vous rappeler que je veux des dates et des quantités spécifiques? Je désire un tableau réaliste de la situation afin que tous les membres du Comité puisse l'évaluer à la lumière des chiffres et des faits.

Ainsi, au paragraphe 13 vous ne donnez des chiffres sur la production de l'uranium que pour l'année 1959. Je me demande s'il serait possible d'en obtenir aussi pour l'année 1960. D'où viennent ces chiffres? Nous ne pouvons en découvrir la source. Viennent-ils de M. Clarkson?

Pourriez-vous nous donner un tableau comparatif des chiffres pour cinq et même dix ans en arrière? Pouvez-vous nous dire si M. Clarkson est en mesure de nous donner une estimation de ce que sera le montant futur des approvisionnements pour le monde entier? Pourquoi ne pouvons-nous pas obtenir de réponse à cette question? Je vous l'ai déjà posée et je tiens à obtenir une réponse.

M. AIKEN: Nous n'avons pas encore obtenu toutes les réponses. Je crois que nous n'en sommes qu'à la moitié des questions qui ont été posées.

M. DRYSDALE: J'essaie d'expliquer à M. Gilchrist le genre de réponses auxquelles je m'attends. Je lui ai posé une question au cours de la première séance; je l'ai répétée au cours de la deuxième séance au sujet de l'agence conjointe de la mise en valeur. Jusqu'ici, je n'ai pas encore appris ce que c'était que l'agence conjointe de mise en valeur.

Le PRÉSIDENT: Il n'a même pas fini de répondre à votre question.

M. DRYSDALE: Je le sais, mais je lui ai demandé cela au cours de la première séance et de la deuxième séance. A la troisième, j'ai obtenu certains renseignements, mais aucun détail sur l'agence conjointe de mise en valeur. C'est peut-être ma faute. J'essaie d'indiquer à M. Gilchrist le genre de réponses que j'attends de lui.

M. BRUNSDEN: N'est-il pas vrai que les chiffres et les vues de M. Clarkson lui sont absolument personnelles, qu'il ne s'agit que de son opinion à lui et que je pourrais bien en avoir une tout à fait différente?

M. DRYSDALE: Quels sont, spécifiquement, les chiffres que vous attribuez à M. Clarkson? M. Gilchrist vient de nous dire que M. Clarkson a correspondu dans le monde entier pour obtenir des estimations des différents pays. Si M. Clarkson a pu le faire, pourquoi M. Gilchrist ne le pourrait-il pas?

M. BRUNSDEN: Parce que M. Gilchrist n'a pas fait le tour du monde.

M. DRYSDALE: C'est bien, c'est bien. Je réfère M. Gilchrist à la page 15, maintenant, où il nous donne le total de la production mondiale, en tonnes courtes, de L'U308 pour 1959. Mais nous ne pouvons découvrir la source des chiffres qui apparaissent ici. Je voudrais que le Comité puisse se fonder sur un tableau réaliste qui lui permettrait d'en venir à ses propres conclusions.

M. SLOGAN: M. Clarkson fait partie de l'*Atomic Energy of Canada*; il serait peut-être possible de l'inviter ici.

M. GILCHRIST: Non; M. Clarkson est maintenant sous-ministre de l'énergie pour la province de l'Ontario. Nul doute, cependant, qu'il se fera un plaisir de venir ici sur votre invitation.

Voyons s'il y a moyen d'éclaircir cette affaire. On nous a demandé quels étaient les renseignements positifs que nous avons et nous les avons transmis. Pour une raison ou pour une autre, j'ai donné des chiffres sur la production en 1959. Désirez-vous les chiffres pour l'année 1958? Si vous les voulez, je puis vous les obtenir de même que les chiffres de la production mondiale en 1956, 1957 et 1958.

Le PRÉSIDENT: Et vous pouvez faire une ventilation de ces chiffres?

M. GILCHRIST: Oui, mais cela prendrait un certain temps. En réalité, ce que vous désirez savoir, c'est de quelle source nous viennent ces renseignements et comment ils ont été compilés, qui les a compilés et quelle part le jugement personnel peut prendre dans les prévisions. Vous exigez, en somme, un véritable mémoire sur cette question.

M. DRYSDALE: Je ne demande pas tout un mémoire; toutefois, sans définition catégorique il m'est impossible de comprendre ce que vous voulez dire par «emploi à des fins pacifiques». A mon avis, cette déclaration que les prévisions ont été établies à quelques mois d'intervalle les unes des autres ne veut rien dire. Ce n'est qu'une vague déclaration que des prévisions ont été faites.

Le PRÉSIDENT: Que diriez-vous si M. Gilchrist, tenant compte de ce que vous et d'autres membres du Comité ont dit ce matin, nous fournissait à la prochaine séance autant de renseignements que possible au sujet des questions qui ont été posées? Je veux parler des réponses qu'il n'a pu nous donner ce matin.

M. DRYSDALE: Très bien, croyez bien que je ne formule pas de plainte.

Le PRÉSIDENT: Je ne parlais pas de plainte non plus.

M. DRYSDALE: Je parlais simplement de ce que le Comité désire savoir ou de ce que, plus spécifiquement, je désire savoir moi-même.

Le PRÉSIDENT: Cette proposition donne-t-elle satisfaction au Comité?

(Assentiment)

Je crois que M. Gilchrist a une autre réponse à nous donner.

M. SLOGAN: Puis-je poser une question avant d'abandonner ce sujet? Si vous n'avez pas les chiffres, vous pourrez nous les communiquer plus tard. Cependant je constate que M. Clarkson a fait une conjecture sur la quantité d'uranium qui pourrait servir à des usages militaires et autres usages en 1960. Pourriez-vous me donner une idée de la proportion ou du pourcentage de la quantité d'uranium qui servira à des fins militaires en comparaison de la quantité qui servira à des fins non militaires?

M. GILCHRIST: Malheureusement, je ne puis vous donner aucun chiffre sur la proportion qui servira à des fins militaires. Nous n'expédions l'uranium, pour fins militaires, qu'au Royaume-Uni et aux États-Unis. Quelle est sur cette quantité la proportion qu'ils destinent à d'autres usages? Je n'en sais rien, je doute fort que ces pays consentent à me renseigner.

Vous savez l'emploi d'une substance à des fins militaires de même que les quantités de cette substance qui sont affectées à cet usage sont un secret fort étroitement gardé. Les chiffres dont s'est servi M. Clarkson ont été compilés d'après ceux qui ont été publiés. Voici comment il procède. Il savait, par exemple, combien de réacteurs les États-Unis étaient en train de fabriquer pour l'énergie nucléaire et il avait une idée générale de la consommation des laboratoires d'université et des projets commerciaux pour fins pacifiques. C'est là-dessus qu'il a fondé ses estimations.

Il a ensuite soustrait cette quantité de la quantité totale expédiée dans chaque pays et il a fait ses prévisions d'après ce qu'il a pu juger des besoins pour les années à venir.

M. SLOGAN: Il est assez intéressant de noter qu'apparemment, en 1960, la quantité destinée à des fins militaires était trois fois plus forte que celle qui était destinée à des fins pacifiques.

M. GILCHRIST: C'est exact.

M. SLOGAN: Et les chiffres établis pour 1970 indiquent les quantités employées à des fins pacifiques seront trois fois plus considérables que les quantités employées à des fins militaires?

M. GILCHRIST: C'est bien cela.

M. AIKEN: N'est-il pas juste, alors, de dire que le rapport de M. Clarkson était beaucoup trop optimiste en 1959?

M. GILCHRIST: Je ne dirais pas «beaucoup trop optimiste». Il estime je crois, la consommation mondiale en 1965 à environ 36,000 tonnes.

Cependant, des estimations qui ont été faites depuis—dont l'une par l'Institut Battelle—établissent le total à un chiffre situé entre 33,000 et 36,000 tonnes. En d'autres termes, le chiffre est quelque peu inférieur, mais la réduction n'est tout de même pas très forte.

M. AIKEN: Il y a un an, alors que j'assistais à la conférence sur l'uranium, on a exprimé l'opinion que les prévisions de M. Clarkson étaient trop optimistes et il l'a admis lui-même. Y a-t-il eu dans ces prévisions des changements indiquant qu'il y aurait une augmentation mondiale de l'emploi de l'énergie nucléaire pour fins pacifiques?

M. GILCHRIST: Oh! oui, les prévisions sont plus élevées. Je dis dans mon mémoire qu'au cours des deux dernières années les prévisions ont changé radicalement en ce qui concerne les quantités qui serviront d'ici à 1965. Elles avaient même changé avant cette époque; de 1935 à 1936, elles ont changé de 1,500 tonnes ou de 2,000 tonnes, mais ce n'est pas là un changement radical. Il y aura plutôt un changement graduel. Les chiffres de M. Clarkson indiquent que la quantité employée à des fins militaires diminuera et que la quantité employée à des fins pacifiques augmentera. Il n'y a aucun doute là-dessus.

M. AIKEN: J'ai une autre question à poser avant que nous laissions de côté l'aspect production. En quelle année à peu près s'est-il manifesté à très grand changement dans la production possible d'uranium? Quand a-t-on fait des découvertes importantes d'uranium?

M. GILCHRIST: C'est l'année 1953 qui a marqué la première découverte importante, l'année où la région du lac Ambrosia a été exploitée. Non, je m'excuse, c'était plutôt en 1956.

M. McILRAITH: Il en a été question au cours des séances du Comité en 1956.

M. GILCHRIST: Oui.

M. AIKEN: Cette découverte a-t-elle eu une influence sur la production possible d'uranium au Canada?

Le PRÉSIDENT: Vous voulez parler de la demande d'uranium.

M. GILCHRIST: Oui.

M. AIKEN: En tant que pourcentage de la production mondiale?

M. GILCHRIST: C'est bien cela. J'aurais dû dire 1956; en 1953 nous avons commencé l'exploitation à Blind River. Oh! oui, il y a certainement eu changement d'attitude de la part de l'*Atomic Energy Commission* quant à la mise en valeur de ressources de l'extérieur du pays et les changements ont été plus prononcés en 1955-1956, lorsqu'il a été annoncé qu'une limite nettement définie serait imposée à la quantité d'uranium que le gouvernement achèterait.

M. AIKEN: Lorsque cette découverte a été faite aux États-Unis cela a dû être un véritable signal d'alerte?

M. GILCHRIST: Ce fut le premier signal en effet. Le premier avertissement a été véritablement donné lorsqu'on a découvert le potentiel des gisements de Blind River. Dès que nous avons découvert la région de Blind River et que l'étendue de ses gisements est devenue un fait admis, le monde occidental avait triomphé de la pénurie en uranium qui, jusque-là, avait retardé son programme d'armement.

M. AIKEN: Quelle est la superficie des gisements du lac Ambrosia en comparaison des gisements superficiels à la région de Blind River? Est-elle plus petite ou plus grande?

M. GILCHRIST: Non, je dirais qu'il n'y a pas autant de livres d'uranium... je veux dire que ce champ ne produira pas autant de livres d'uranium à moins qu'il ne s'étende au-delà de ses bornes actuelles et qu'il y ait une expansion qui n'est pas prévue à l'heure actuelle. Je ne crois pas que ce soit probable, mais c'est possible.

Il n'y a pas autant de livres d'uranium dans les gisements du lac Ambrosia que dans ceux de la région de Blind River. Cependant, le minerai y est de meilleure qualité. Il se pourrait que l'exploitation y soit moins dispendieuse, mais elle ne sera pas plus considérable.

M. SLOGAN: Je voudrais poser une question à M. Gilchrist.

M. AIKEN: J'allais demander à M. Gilchrist s'il avait fini de répondre aux questions.

M. GILCHRIST: Non, j'en ai ici une autre à laquelle je dois répondre.

Le PRÉSIDENT: Le témoin a une autre question sur le même sujet.

M. GILCHRIST: On nous a demandé quelles ont été les livraisons canadiennes d'uranium en tourteaux jaunes aux États-Unis et au Royaume-Uni ainsi que leur valeur approximative pour la période qui va du 1^{er} janvier 1960 au 31 décembre 1960. Voici la réponse.

LIVRAISONS DE L'ELDORADO DE L'URANIUM CANADIEN EN
TOURTEAUX JAUNES AUX ÉTATS-UNIS ET AU ROYAUME-
UNI—VALEUR APPROXIMATIVE

Du 1^{er} janvier 1960 au 31 décembre 1960

Entrepreneur	Livres U ₃ O ₈	Valeur approximative
Eldorado	3,070,000	\$31,720,000
Lorado	200,000	2,170,000
Gunnar	945,000	8,689,000
Can. Dyno ⁽¹⁾	875,000	9,488,000
Rayrock ⁽²⁾	445,000	4,820,000
Rio Algom ⁽³⁾	10,276,000	111,014,000
Preston ⁽⁴⁾	1,578,000	17,103,000
Denison ⁽⁵⁾	3,867,000	40,768,000
Stanrock	2,144,000	23,025,000
Bicroft	655,000	7,352,000
Faraday	908,000	9,609,000
	24,963,000 ⁽⁶⁾	\$265,758,000 ⁽⁶⁾

NOTES

⁽¹⁾ Une partie de cete quantité a été produite par Gunnar d'après un contrat avec la Can. Dyno.

⁽²⁾ Toute cette quantité a été produite par la Gunnar d'après un contrat avec la Rayrock.

⁽³⁾ Y compris la production de la Pronto Uranium Mines Ltd., de la Algom Uranium Mines Ltd., de la Northspan Uranium Mines Ltd. et de la Milliken Lake Uranium Mines Ltd.

⁽⁴⁾ Auparavant la Stanleigh Uranium Mining Corp. Ltd.

⁽⁵⁾ Y compris la production en vertu de contrats avec la Consolidated Denison Mines Ltd. et la Can-Met Explorations Ltd.

⁽⁶⁾ Les livres de U₃O₈ et la valeur en dollars de ces deux colonnes ne sont que des approximations, les chiffres définitifs ne sont pas encore disponibles.

M. DRYSDALE: Avez-vous des exemplaires de votre rapport pour les membres du Comité?

M. GILCHRIST: Oui. Je crois que je pourrais en distribuer des exemplaires. Ces deux feuillets contiennent la réponse à deux questions.

Le deuxième feuillet est intitulé «Compagnies canadiennes productrices d'uranium—Quantités livrées aux États-Unis et au Royaume-Uni en 1960—Prévisions de la production de 1961 et évaluation pour le compte de la *Canadian Uranium Research Foundation*.»

J'ai répondu à deux ou trois questions dans ce feuillet, mais les réponses sont toutes dans le même feuillet, qui se lit comme il suit:

COMPAGNIES CANADIENNES PRODUCTRICES D'URANIUM—
QUANTITÉS LIVRÉES AUX ÉTATS-UNIS ET AU ROYAUME-
UNI EN 1960—ÉVALUATION POUR LE COMPTE DE LA
CANADIAN URANIUM RESEARCH FOUNDATION

Producteur	Livres U ₃ O ₈ livrées en 1960	Livres U ₃ O ₈ à livrer en 1961	Estimation annuelle
Eldorado	3,070,000	2,551,000	\$ 37,390.95
Lorado	200,000	—	—
Gunnar	2,128,000	2,100,000	26,138.50
Can. Dyno	137,000	—	—
Rio Algom	10,276,000	6,496,000	125,829.38
Preston	1,578,000	664,000	—
Denison	3,867,000	4,080,000	49,957.21
Stanrock	2,144,000	2,082,000	—
Bicroft	655,000	684,000	3,941.97
Faraday	908,000	780,000	6,741.99
	24,963,000	19,437,000 ⁽¹⁾	\$250,000.00 ⁽²⁾

NOTES

⁽¹⁾ La valeur approximative sera de \$206,000,000.

⁽²⁾ L'évaluation moyenne pour l'année 1961 sera d'environ 1.4 mills par dollar des ventes des compagnies qui contribuent.

Le PRÉSIDENT: Ces deux tableaux seront incorporés au compte rendu. Cela vous convient-il, messieurs?

(Assentiment)

Avez-vous des questions à poser au sujet de ces tableaux?

M. SLOGAN: Les montants que ces compagnies contribuent varieront-ils d'année en année ou seront-ils toujours les mêmes? Si je comprends bien, les compagnies se sont engagées pour cinq ans.

M. GILCHRIST: En effet, pour cinq ans et à l'heure actuelle les estimations sont fondées sur un budget annuel de \$250,000.

M. SLOGAN: D'après vous, ces chiffres sont-ils bien ceux qui sont établis pour chaque compagnie et pour chacune de ces cinq années?

M. GILCHRIST: Pour autant que je le sache, des engagements ont été pris pour cinq ans.

M. McILRAITH: Quelle est la base de l'estimation annuelle pour chaque compagnie? Est-ce le nombre de livres produites?

M. GILCHRIST: C'est bien cela.

Le PRÉSIDENT: Au taux de 2c. la livre, n'est-ce pas?

M. GILCHRIST: Cela ne s'élève pas tout à fait à 2c. la livre. Vous avez ici 24 millions de livres. Si vous calculez d'après une base proportionnelle pour chaque compagnie, vous constaterez que cela n'atteint pas tout à fait 2c. la livre.

M. BATTEN: Pour quelle raison n'y a-t-il pas d'estimation pour la société Stanrock?

M. GILCHRIST: Parce que la Stanrock ne contribue pas à la Fondation. Elle a décidé de n'en pas devenir membre, pour la bonne raison que sa situation financière n'est pas très solide.

M. BATTEN: Et que se passe-t-il dans le cas des deux autres, la Lorado et la Canadian Dyno?

M. GILCHRIST: La Lorado et la Canadian Dyno ont été absorbées par d'autres compagnies. L'Eldorado s'est chargée du contrat de la Lorado et la Gunnar a absorbé la Canadian Dyno, de sorte que la portion de chacune sera calculée en conséquence.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions auxquelles on n'a pas répondu?

M. SLOGAN: Avez-vous la réponse à d'autres questions?

M. GILCHRIST: Non, pas pour le moment; mais il reste quelques questions en suspens. Certaines de ces questions sont déjà à l'étude, mais je voudrais relire le compte rendu des séances du Comité afin de s'assurer que nous n'avons rien oublié.

M. SLOGAN: Je remarque, à la première page du rapport de M. Gilchrist qu'il cite, comme il suit, ce que disait le président du Comité de l'énergie atomique de 1958, aux États-Unis;

«J'ai le regret de vous dire que le ministère de la Défense n'a fait aucun progrès dans les efforts qu'il fait pour se dégager de sa routine bureaucratique et qu'il n'a pas établi ses besoins en plutonium d'après la capacité de production actuelle de l'AEC. Cette situation absurde a été maintes fois rappelée aux autorités militaires depuis la première réunion du Comité conjoint, en 1947.»

Voici ma question: Croyez-vous que, malgré les exigences non prévues du ministère de la Défense des États-Unis, nous avons été plutôt chanceux, au Canada, d'obtenir les contrats que nous avons obtenus?

M. GILCHRIST: Je ne sais si le mot «chanceux» s'applique, mais je sais que nous avons été bien traités, en général, par les États-Unis.

M. SLOGAN: Peut-on en dire autant du Royaume-Uni? Croyez-vous qu'il s'est montré un peu trop optimiste en faisant cette acquisition?

M. GILCHRIST: Oh! oui, probablement encore plus que les États-Unis d'après certaines indications actuelles.

M. SLOGAN: Mais les deux pays s'en tiennent à leur contrat?

M. GILCHRIST: C'est exact.

M. SLOGAN: Monsieur le président, si M. Gilchrist, n'a pas d'autres questions auxquelles il doit répondre, je voudrais qu'on aborde la question de l'affinage.

M. McILRAITH: Monsieur le président, avant de passer à ce sujet, j'ai d'autres questions à poser. Il se peut qu'elles aient été éclaircies l'autre jour pendant mon absence. S'il en est ainsi, je vous prierais de m'interrompre.

M. DRYSDALE: Vous voulez dire: «Si vous avez déjà entendu cette histoire, arrêté-moi?»

M. McILRAITH: Je crois qu'il serait opportun de poser mes questions avant d'aborder le sujet de l'affinage.

En jetant un coup d'œil rapide sur le compte rendu de la dernière séance, il m'a paru qu'il existe une certaine impression que les opérations de l'Eldorado n'ont pas été examinées auparavant par un comité de la Chambre des communes.

M. GILCHRIST: J'ai répondu à cette question. On avait demandé: «N'avez-vous pas déjà comparu devant un comité au cours des dix-sept dernières

années?» J'ai répondu non; j'ai répondu que je n'avais jamais comparu moi-même devant un Comité mais que certainement l'Eldorado avait comparu.

M. McILRAITH: Cette affaire a été débattue devant un Comité de la Chambre des communes en 1953 et plus tard en 1956.

M. GILCHRIST: C'est exact.

M. McILRAITH: Comme je l'ai dit tout à l'heure, après un rapide coup d'œil sur le compte rendu, j'ai constaté qu'on avait parlé d'une exemption d'impôt pour trois ans accordée aux sociétés minières engagées dans ce genre d'entreprise. A-t-on éclairci cette affaire de l'exemption accordée à toutes les sociétés minières?

M. GILCHRIST: L'allocation s'applique aux mines d'uranium comme aux autres.

M. McILRAITH: Comme à toutes les mines?

M. GILCHRIST: Oui.

M. SLOGAN: Elle s'applique aussi à l'Eldorado?

M. GILCHRIST: Oui.

M. SLOGAN: Est-ce qu'elle a payé un impôt sur le revenu parce qu'elle était engagé dans ce genre d'activité depuis plus longtemps que les autres?

M. GILCHRIST: Oui. Vous constaterez, à la lecture du mémoire, que nous avons été engagés dans ce genre d'opérations depuis longtemps. Si je me rappelle bien, je crois qu'il a été décidé en 1952 que les compagnies de la Couronne paieraient l'impôt. L'Eldorado qui produisait bien longtemps avant cette date est devenue imposable.

Le PRÉSIDENT: Cette mesure a été adoptée en octobre 1949. Je crois que c'est M. Abbott qui a annoncé que les compagnies de la Couronne paieraient l'impôt.

M. GILCHRIST: Lorsque la Beaverlodge a commencé son exploitation, elle a été exempte pour trois ans.

M. McILRAITH: Voici à quoi je veux en venir. Cette mesure a été appliquée à toutes les compagnies minières et non uniquement aux mines d'uranium.

M. GILCHRIST: C'est exact.

M. SLOGAN: Il y a une différence ici, car aucune des autres compagnies n'a profité des garanties qu'on a accordées à cette compagnie.

M. McILRAITH: D'un autre côté, elles n'ont pas été invitées à participer à la production; elles l'ont décidé de leur propre chef; personne ne les a poussées à participer.

M. GILCHRIST: Vous y voyez une différence?

M. SLOGAN: Il est vrai que toutes les compagnies minières ont bénéficié d'une exemption d'impôt pour trois ans; il est exact aussi que les autres compagnies n'ont pas obtenu les contrats et les garanties qui ont été accordées aux compagnies d'uranium.

M. GILCHRIST: Oh! non. Je ne suis pas tout à fait d'accord avec vous. Ainsi, les compagnies de minerai de fer—et je pense tout particulièrement à l'*Iron Ore Company of Canada*—ont signé dernièrement un contrat pour les 25 prochaines années. D'autres ont même une garantie qui se prolonge au-delà de cette période.

M. McILRAITH: Et l'or profite d'un prix fixe.

M. GILCHRIST: Oui.

M. McILRAITH: Monsieur le président, j'ai une autre question à poser.

Je désire vous référer au décret du conseil qui autorise la création de la compagnie. Vous l'avez cité à la première page de votre mémoire, et la fin de la citation se lit comme il suit:

«Il est désirable, comme il est aussi de l'intérêt public, que ce genre d'affaires—soit celles de l'Eldorado—soit poursuivi, en autant que possible, de la même façon que les affaires d'une compagnie commerciale avec du capital-actions.»

En supposant que votre compagnie poursuit son exploitation sur cette base, pourriez-vous me dire si elle s'est adressée au Gouvernement en 1959, à l'époque où il existait certains doutes sur la possibilité que les États-Unis en fussent venus à un accord? Votre compagnie a-t-elle demandé au gouvernement de s'informer auprès du gouvernement des États-Unis s'il avait l'intention de prendre ces options ou du moins d'en prendre une partie?

M. GILCHRIST: Comme nous étions les représentants du Gouvernement canadien en ce qui concerne les ventes d'uranium aux États-Unis, nous agissions en son nom et nous sommes revenus maintes fois à la charge à ce sujet.

M. McILRAITH: Vous traitiez à titre d'agence auprès d'une autre agence?

M. GILCHRIST: Oui. Cependant, je ne sais si nous le faisons au nom de l'Eldorado; nous agissions à titre de représentants.

M. McILRAITH: Comme représentant du Gouvernement?

M. GILCHRIST: Oui.

M. McILRAITH: En plus de vos instances, à titre d'agent canadien auprès de l'agence concernée des États-Unis, pouvez-vous me dire si vous avez prié le Gouvernement canadien lui-même de faire des instances auprès du gouvernement des États-Unis?

M. AIKEN: Monsieur le président, je crois qu'on a décidé que ce genre de questions n'est pas réglementaire. C'est là une question de politique interne entre le Gouvernement et des compagnies de la Couronne.

M. McILRAITH: Avant qu'on déclare que ma question n'est pas réglementaire, je veux seulement faire remarquer que la compagnie s'est comportée comme tout autre compagnie commerciale. Ma question ne concernait pas du tout les instances que le Gouvernement aurait ou n'aurait pas faites. J'ai tout simplement demandé si le Gouvernement avait été prié de s'interposer.

M. GILCHRIST: Je crois que je peux répondre à votre question.

Le PRÉSIDENT: Je ne vois pas en quoi la question ne serait pas réglementaire.

M. AIKEN: Enfin, elle est éclaircie maintenant et je ne m'y oppose pas.

M. GILCHRIST: En effet, nous l'avons fait. Vous allez trouver que c'est une façon détournée de vous répondre, mais le Gouvernement s'est fort inquiété de la chose et, en compagnie de M. Churchill, je me suis rendu à Washington auprès du secrétaire du Commerce. Nous y avons rencontré les autorités compétentes en compagnie de M. McCone, qui était alors président de la Commission de l'énergie atomique. Nous avons discuté vigoureusement des affaires de l'industrie canadienne de l'uranium, nous avons parlé des options et autres questions. Nous avons fait une pression très forte auprès du gouvernement pour qu'il délègue des représentants, non seulement pour l'Eldorado mais pour l'industrie tout entière.

M. McILRAITH: Pourriez-vous me dire la date approximative de cette visite?

M. GILCHRIST: C'était en avril 1959; je pourrais vous obtenir la date exacte.

M. McILRAITH: Monsieur le président, je voudrais mentionner ici la date à laquelle un document parlementaire a été déposé en réponse à une demande

que j'avais faite. Il s'agit du document parlementaire n° 222 déposé le lundi 14 mars 1960. Ce document se rapporte au sujet qui nous occupe. Il s'agit d'une note du chargé d'affaires canadien au secrétaire d'État des États-Unis, en date du 7 août 1959, et de la réponse qui a suivi.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous qu'il soit versé au compte rendu, monsieur McIlraith? Je crois que la question et la réponse sont très longues.

M. MCILRAITH: Je puis le lire pour qu'il soit incorporé au compte rendu. La lettre est signée par M. R. A. Farquharson, chargé d'affaires par intérim de l'ambassade canadienne. Elle a été écrite à Washington, en date du 7 août 1959. Elle a été adressée à l'honorable Christian A. Herter, secrétaire d'État des États-Unis, Washington (D.C.) et se lit comme il suit:

«J'ai bien l'honneur de me référer aux options que la Commission d'énergie atomique des États-Unis détient en vue de l'achat de l'uranium canadien pour les années 1962 à 1965.

Comme le gouvernement des États-Unis le sait, l'industrie canadienne de l'uranium a atteint son niveau actuel d'expansion en vue principalement de fournir l'approvisionnement nucléaire requis pour les besoins de la Défense. Le gouvernement canadien considère qu'il est essentiel à l'industrie de se maintenir sur une base économique solide afin de continuer de répondre à ces exigences, comme aux autres besoins qui pourraient se présenter; le Gouvernement canadien suppose que le Gouvernement des États-Unis partage ce point de vue et qu'il y voit un objectif désirable. En conséquence, et pour permettre à l'industrie canadienne de l'uranium d'atteindre une position qui lui permettra de prendre tous les moyens d'équilibrer sa production en proportion des exigences de la demande probable, mon gouvernement désire savoir si la Commission de l'énergie atomique des États-Unis sera autorisée à exercer le privilège de toutes ses options sur la production canadienne entre 1962 et 1966. Si je me permets de vous demander d'éclaircir ce point à l'avance, c'est que j'ose compter sur la collaboration étroite qui a toujours existé entre nos deux pays dans ce domaine particulier. Veuillez agréer, monsieur, l'assurance renouvelée de ma très haute considération.»

Et voici la réponse de M. Douglas Dillon, secrétaire d'État intérimaire, qu'il écrivait du Secrétariat d'État, Washington, en date du 28 août 1959. Cette lettre est adressée à M. A. D. P. Heeney, ambassadeur du Canada, et elle se lit comme il suit:

Excellence,

J'ai l'honneur de vous référer à votre note n° 476 du 1^{er} août 1959 concernant l'exercice des options que possède la Commission de l'énergie atomique des États-Unis pour l'achat de l'uranium canadien, à partir de 1962 jusqu'en 1966.

Des discussions ont eu lieu entre le Secrétariat d'État et la Commission de l'énergie atomique, et le secrétariat a été informé que la Commission ne sera pas en mesure d'exercer aucune de ces options à la date du 31 mars 1961.

Le Gouvernement des États-Unis n'oublie pas que le Gouvernement du Canada a contribué à fournir l'uranium nécessaire à la défense du monde libre pendant et après la Seconde Guerre mondiale et la mise en valeur de l'énergie nucléaire pour des fins pacifiques.

Cependant, la Commission de l'énergie atomique s'est engagée à acheter, au cours des trois prochaines années, plus d'uranium qu'il ne lui est nécessaire. Vu le surplus qu'elle accumulera au cours de ces

trois années, la Commission s'est probablement approvisionnée en uranium, bien au delà de ses exigences prévisibles pour les quatre ou cinq prochaines années. De plus, elle a, envers les producteurs nationaux principalement, des engagements très lourds qui se prolongeront jusqu'à la fin de l'année 1966. Ce surplus est attribuable à un accroissement imprévisible de la production nationale. La Commission de l'énergie atomique des États-Unis a déjà pris des mesures en vue de ralentir le rythme des livraisons de provenance nationale et de limiter ses engagements, aux termes d'un programme d'approvisionnement national qui a été annoncé publiquement en 1956.

En conséquence, c'est avec le plus vif regret que le Gouvernement des États-Unis se voit contraint d'aviser le Gouvernement du Canada qu'il ne lui sera pas possible d'exercer le privilège que lui confèrent ses options. Vu l'importance du sujet qui nous occupe, la substance de la présente note a été soumise à l'approbation du président.

Veillez accepter, Excellence, l'assurance renouvelée de ma très haute considération.»

Pourriez-vous nous dire, maintenant, à quelle date vous et M. Churchill êtes allés à Washington?

M. GILCHRIST: En avril 1959.

M. McILRAITH: Après la lettre, alors?

M. GILCHRIST: Non, la note a été écrite en août.

M. McILRAITH: Ah! oui, en août 1959; et c'est en avril de la même année que vous êtes allés à Washington.

M. GILCHRIST: Oui. Et voilà le résultat final des discussions qui se sont poursuivies pendant 13 mois.

M. McILRAITH: En réalité, je vous demandais si vous aviez fait pression auprès du gouvernement pour qu'il fasse des instances ou qu'il place des commandes supplémentaires ou encore qu'il prie les États-Unis d'exercer le privilège de leurs options. Apparemment la note se contentait de demander si la Commission de l'énergie atomique des États-Unis serait autorisée à exercer l'une ou l'autre ou même toutes ses options. La note ne fait pas les instances qu'elle aurait dû faire et je comprends par votre réponse qu'il n'y a eu aucun engagement écrit entre les gouvernements—comme la chose a été révélée en Chambre—et que toutes les demandes n'ont été faites que verbalement.

M. GILCHRIST: C'est exact.

M. McILRAITH: Et elles n'ont été faites que lors de la visite dont vous parlez.

M. GILCHRIST: C'est bien cela; elles ont été faites verbalement. Lors du voyage de M. Churchill, j'avais déjà présenté un mémoire à la Commission.

M. McILRAITH: Il serait préférable, pour compléter le dossier, que je cite textuellement la résolution. Elle se lit comme il suit:

«Copie de tous télégrammes, correspondance et autres documents échangés... entre le gouvernement canadien, d'une part, et le gouvernement des États-Unis, d'autre part, relativement à la question de l'achat d'uranium canadien par les États-Unis.»

Je devrais ajouter aussi qu'une résolution subséquente a été adoptée par la Chambre des Communes le 22 février 1961. Elle est reproduite à la page... des Débats des communes. Elle se lit comme il suit:

«Copie de tous télégrammes, correspondance et autres documents échangés... entre le gouvernement canadien, d'une part, et le gouvernement des États-Unis, d'autre part, depuis le 29 août 1959, relativement à la question de l'achat d'uranium canadien par les États-Unis.»

Et voici le texte de la réponse de l'honorable M. Green, Secrétaire d'État aux Affaires extérieures:

«On me dit que ces documents n'existent pas, monsieur l'Orateur.»

M. GILCHRIST: Oui, c'est exact, à moins que vous ne parliez de documents concernant le titrage par les arbitres, les connaissements d'expéditions et autres choses du genre.

M. McILRAITH: Non.

M. GILCHRIST: Rien n'a été entrepris en vue d'établir une politique gouvernementale à ce sujet.

M. McILRAITH: Et le gouvernement n'a sollicité aucun contrat additionnel?

M. GILCHRIST: Non.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il eu des discussions avec le gouvernement des États-Unis avant le mois d'avril 1959?

M. GILCHRIST: Oh! oui. Comme je le dis dans le mémoire, nous nous sommes aperçus, d'après les discussions non officielles que nous avons eues avec les autorités, qu'il était fort improbable que les options soient exercées. Vers septembre 1958, nous avons constaté que les surplus étaient tels que les États-Unis n'auraient pas du tout besoin de recourir à leurs options.

M. McILRAITH: C'est ce que l'agence des États-Unis vous a laissé entendre?

M. GILCHRIST: Oui.

M. McILRAITH: Ce qu'elle a déclaré à l'agence canadienne?

M. GILCHRIST: Oui, les renseignements donnés à l'agence canadienne. À l'époque, nous avons immédiatement, à titre d'agent du Gouvernement, tenté de faire pression pour que cette décision soit tempérée ou que du moins certaines options soient exercées, mais nous n'avons pas réussi.

M. BRUNSDEN: J'en appelle au Règlement, monsieur le président. Nous voilà engagés dans un examen, une critique ou une réponse qui concerne l'administration de gouvernements précédents.

Le PRÉSIDENT: Je diffère d'opinion avec vous et je crois que la question de M. McIlraith est bien régulière.

M. BRUNSDEN: Puis-je poursuivre, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Allez, je vous en prie.

M. BRUNSDEN: Je ne m'occupe pas de ce qui s'est passé en 1953 ou en 1956. J'ai l'impression que le Comité a le devoir d'étudier avec soin l'avenir de l'industrie de l'uranium au Canada et je propose que la discussion porte dans ce sens plutôt que de continuer sur le sujet que nous discutons actuellement.

M. McILRAITH: Monsieur le président, j'essayais d'éclaircir ce qui me paraissait très obscur dans le rôle que l'agence du Gouvernement canadien et ce Gouvernement lui-même me paraissent avoir joué dans cette affaire. Il y a eu de grandes discussions à la Chambre des communes et je suis d'avis que nous avons le droit d'exiger ces renseignements.

M. BRUNSDEN: Nous ne siégeons pas à la Chambre des communes en ce moment; nous siégeons à titre de Comité spécial des recherches.

Le PRÉSIDENT: Si nous voulons comprendre le rôle de l'industrie et son avenir possible, il est bon de jeter un regard sur le passé.

M. BRUNSDEN: Dans le domaine pratique, oui; mais pas dans le domaine politique.

Le PRÉSIDENT: Le Comité n'a rien à voir aux complexités politiques. Il est au-dessus de toute considération politique et j'espère qu'il le sera toujours.

M. SLOGAN: Monsieur le président, j'ai questionné M. Gilchrist, l'autre jour, au sujet des redevances tréfoncières. Pourrait-il nous fournir des chiffres à ce sujet ou l'a-t-il déjà fait?

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un, vous-même ou un autre, a demandé à M. Gilchrist quel était le total de la production pour chaque mine.

M. DRYSDALE: Oui.

M. GILCHRIST: Nous y arrivons bientôt.

Le PRÉSIDENT: Et nous désirons ces chiffres, non seulement pour une année, mais pour chaque année. Veuillez continuer, monsieur Slogan?

M. SLOGAN: Je parlais des redevances provinciales. Pourriez-vous nous dire ce qui a été payé en redevances par l'industrie de l'uranium aux provinces de la Saskatchewan et du Manitoba?

M. GILCHRIST: Je verrai ce que nous pourrons vous offrir là-dessus.

M. SLOGAN: Et dans le même ordre d'idées, pourriez-vous nous dire aussi sur quoi ces redevances ont été basées? Est-ce sur une base de tant la livre ou sur une autre base?

M. GILCHRIST: Les redevances sont établies de la même façon qu'elles l'ont été pour toute autre mine de métal. Je ne saurais vous donner tous les détails du prélèvement de ces redevances. De toute façon, les coûts d'exploitation sont soustraits; il existe une allocation sur le profit net pour l'épuisement de la mine, une fois les coûts déduits, et le reste, je crois, est imposé à raison de $12\frac{1}{2}$ p. 100.

M. SLOGAN: D'après la valeur en dollars?

M. GILCHRIST: Oui; $12\frac{1}{2}$ p. 100 du profit net, une fois le total des coûts d'exploitation et de l'allocation d'épuisement déduit. L'allocation pour épuisement est de $27\frac{1}{2}$ p. 100.

M. SLOGAN: $27\frac{1}{2}$ p. 100?

M. GILCHRIST: Oui. Vous tenez compte des dépenses d'immobilisation, des frais d'exploitation, etc; vous ne tenez pas compte des impôts, cependant, et vous établissez ensuite le profit net.

M. SLOGAN: Avant la déduction des impôts.

M. GILCHRIST: Le profit net avant déduction des impôts. De ce profit, vous déduisez $27\frac{1}{2}$ p. 100 et, du chiffre de $72\frac{1}{2}$ p. 100 qui vous reste, vous enlevez 12 p. 100 et voilà le chiffre des redevances. C'est ce que la Saskatchewan prélève. Je crois qu'il y a une petite différence dans l'Ontario, mais je n'en suis pas sûr. De toute façon, ça revient à peu près au même ou du moins le chiffre en dollars est le même.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, je suis aussi désireux que je l'étais, lors de la première séance, de voir les contrats avec les États-Unis et le Royaume-Uni déposés devant le Comité. M. Gilchrist a laissé entendre qu'il pourrait se présenter quelques difficultés à ce sujet, mais je lui serais très reconnaissant de vouloir bien prendre toutes les mesures possibles pour nous permettre d'examiner ces contrats. Je voudrais, par exemple, examiner une formule de contrat qui sert normalement aux producteurs d'uranium. Vous avez produit des citations quant aux clauses sur les options, mais je voudrais voir une formule ordinaire de contrat.

Le PRÉSIDENT: J'avais compris, monsieur Gilchrist, qu'une bonne partie de ces contrats avec les États-Unis et le Royaume-Uni est classée dans les documents confidentiels?

M. GILCHRIST: C'est exact.

Le PRÉSIDENT: M. Gilchrist voue donnera tous les renseignements qu'il peut dévoiler au sujet des contrats.

M. GILCHRIST: Je puis vous montrer une formule de contrat qui sert d'ordinaire aux compagnies ou, du moins, un type de contrat; quant aux contrats avec le Royaume-Uni et les États-Unis, c'est une tout autre affaire. Ils sont

confidentiels, et les États-Unis et le Royaume-Uni plus particulièrement sont assez sévères là-dessus.

M. DRYSDALE: A qui pourriez-vous vous adresser pour savoir si vous pouvez produire ces contrats? Qui les a classés et pour quelle raison s'opposerait-on à divulguer le renseignement demandé? Il y a des quantités spécifiées en ce qui concerne les trois contrats avec le Royaume-Uni, par exemple; vous nous avez indiqué le prix généralement payé. Je ne tiens pas tellement à savoir pour quel usage ou emploie l'uranium; c'est aux États-Unis et au Royaume-Uni d'en décider. Pourquoi ces documents sont-ils confidentiels?

M. GILCHRIST: Je ne pourrais vous citer les règlements concernant les documents secrets. Certains sont assez bizarres, j'en conviens.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, je ne suis pas satisfait de cette réponse. Elle est trop vague et je veux savoir qui s'oppose à la production des contrats et pourquoi on s'y oppose.

Le PRÉSIDENT: J'imagine, monsieur Drysdale, qu'avant de produire les contrats qui existent entre cette agence de la Couronne et les autres gouvernements, il faut d'abord le consentement de ces gouvernements.

M. DRYSDALE: Si c'est nécessaire, demandons ce consentement.

M. MCILRAITH: N'y a-t-il pas un autre aspect à examiner dans cette affaire? Cette compagnie minière qui se présente devant nous n'est-elle pas sous la juridiction d'une régie quelconque, ne serait-ce qu'en matière de sécurité?

M. GILCHRIST: La chose va plus loin dans ce cas particulier. La Commission de contrôle de l'énergie atomique, dont je suis membre, est chargée de l'exécution de la Loi sur le contrôle de l'énergie atomique, qui impose certaines mesures de sécurité. La sécurité qui régit nos relations avec d'autres États en matière d'uranium est si étroitement liée à la sécurité militaire qu'il faudrait des mois avant que ces documents puissent être livrés.

M. MCILRAITH: Vous-mêmes, à titre de président de l'*Eldorado Mining Company*, vous devez vous conformer aux instructions reçues. Ce n'est pas vous qui décidez des mesures de sécurité, vous n'avez que le devoir de les imposer.

M. GILCHRIST: C'est tout à fait exact. En d'autres termes, si nous voulons obtenir quelque chose qui tombe sous la loi des mesures de sécurité, nous devons nous adresser aux autorités compétentes. Nous n'avons rien à décider en matière de sécurité.

M. MCILRAITH: Et voilà.

M. DRYSDALE: Je crois, monsieur McIlraith, que vous avez avancé plusieurs raisons comme quoi M. Gilchrist n'a pas à les produire. Après tout, M. Gilchrist représente l'agence qui est partie à ces contrats; il est celui qui, je suppose, est justement placé pour décider si, oui ou non, il est possible de produire les contrats. Tout ce que je demande à M. Gilchrist, c'est de s'informer s'il peut obtenir les contrats et, s'il ne le peut pas, nous dire pourquoi. Jusqu'ici, tout ce que nous avons appris, c'est que M. Gilchrist croit qu'il sera difficile d'obtenir le consentement du Gouvernement canadien et du Gouvernement du Royaume-Uni. Il croit qu'il y a des raisons de sécurité. C'est fort intéressant; mais je désire savoir spécifiquement quelles sont ces raisons de sécurité.

Le PRÉSIDENT: M. Gilchrist va s'informer et pourra vous donner une réponse définitive à la prochaine séance. Avez-vous d'autres questions auxquelles vous devez répondre avant que nous abordions un autre sujet? Quelqu'un a parlé d'affinage. Était-ce vous, monsieur Slogan? Le Comité est-il prêt à discuter de l'affinage? Il en est question aux pages 19 à 21. Il y a neuf paragraphes sur ce sujet.

M. GILCHRIST: Nous avons déjà des entreprises d'affinage lorsque l'Eldorado fonctionnait à titre de compagnie privée. L'Eldorado avait établi expressément ses travaux d'affinage pour la production du radium. Dès le début du projet Manhattan l'affinage est devenu très important vu qu'il n'y avait aucune autre facilité du genre en Amérique du Nord pour la production de certains des composés requis dans la fabrication des bombes. L'affinage a servi à cette fin pendant les premières années de la guerre. Depuis lors il a pris l'expansion dont il jouit maintenant. Nous ne l'avons pas créé simplement pour répondre à la demande; il a servi aux exigences mêmes de la demande.

M. SLOGAN: Quand a-t-on établi des usines d'affinage aux États-Unis?

M. GILCHRIST: Bientôt après. Je ne saurais vous donner une réponse absolument exacte là-dessus, mais elles ont débuté vers les années 1943 ou 1944.

M. SLOGAN: En comparaison de ce qui se passe de nos jours, quel était le pourcentage de l'uranium vendu aux États-Unis qui était affiné au Canada?

M. GILCHRIST: Je n'ai pas les chiffres qui me permettraient de répondre à cette question.

M. SLOGAN: Presque tout l'uranium était affiné au Canada, puisqu'il n'existait pas d'usine aux États-Unis à cette époque.

M. GILCHRIST: C'est juste. Il en venait aussi du Congo belge, qui possédait aussi des usines d'affinage.

M. SLOGAN: Je parlais des contrats canadiens avec les États-Unis. De l'uranium vendu aux États-Unis, quel est le pourcentage qui est affiné au Canada?

M. GILCHRIST: Encore une fois, je ne suis pas en mesure de vous donner un pourcentage. Nous pourrions l'établir pour vous.

M. AIKEN: Monsieur le président, d'après les chiffres qu'on nous a donnés l'autre jour, il semble que, sur la production totale, 3,000 tonnes ont été affinées.

M. SLOGAN: Ce chiffre comprend-il les ventes à tous les pays ou seulement les ventes aux États-Unis?

M. GILCHRIST: Il ne comprend que les ventes aux États-Unis?

M. SLOGAN: Quel a été le prix initial que les États-Unis ont payé au début pour l'affinage de l'uranium au Canada?

M. GILCHRIST: Le prix initial au début de cet accord? Je ne suis pas tout à fait sûr. Le prix a varié sensiblement au début et nos documents ne donnent rien de clair là-dessus vu que la transaction a eu lieu entre une compagnie commerciale et l'entreprise Manhattan. Nos dossiers ne sont pas très clairs là-dessus. Lorsque vous vous servez du mot «initial», je ne puis vous répondre. Tout ce que je puis vous dire, c'est que nous avons fixé les prix au moment où l'Eldorado est devenue une compagnie de la Couronne.

M. SLOGAN: Et que demandiez-vous, alors?

M. GILCHRIST: Nous demandions 67c. pour la production de l'oxyde orange. A l'heure actuelle, le prix a baissé à 39.6c. la livre.

M. SLOGAN: Est-ce le prix fixé pour tous ou seulement pour les États-Unis?

M. GILCHRIST: Pour les États-Unis seulement.

M. SLOGAN: Et que demandez-vous aux autres pays?

M. GILCHRIST: Nous ne fabriquons rien pour les autres pays.

M. SLOGAN: D'où vient cette baisse dans les prix?

M. GILCHRIST: Il s'est agi d'adapter nos contrats à la quantité de matière première. Nous avions un contrat pour un certain nombre de livres. Les États-Unis avaient l'option, s'ils le désiraient, d'exiger une plus grande quantité. Nous désirions qu'il en fût ainsi, parce que nous voulions continuer l'exploitation et

en assurer l'avenir aussi loin que possible. Pour y arriver, nous avons offert une quantité facultative et nous avons réduit le prix moyen pour toutes les transactions.

M. SLOGAN: Quel est le prix moyen de l'affinage aux États-Unis?

M. GILCHRIST: Le gouvernement a entrepris lui-même l'affinage aux États-Unis, et il est très difficile de se procurer des chiffres là-dessus; je n'en ai pas à l'heure actuelle.

M. SLOGAN: Quels sont vos coûts d'affinage?

M. GILCHRIST: Je crois qu'au grand total l'affinage nous coûte environ 33c.

M. SLOGAN: Il vous reste tout de même une marge de profit?

M. GILCHRIST: Oh! oui.

M. BATTEN: Monsieur le président, la seconde phrase du paragraphe 29, à la page 19 se lit comme il suit: «Le produit original de la raffinerie était l'oxyde noir d'uranium ayant une pureté de 96 p. 100.» C'est-à-dire l' U_3O_8 ?

M. GILCHRIST: Oui, mais il ne s'agit pas de l' U_3O_8 ; il s'agit de l' UO_2 ou de l' UO_3 ou quelque chose du genre.

M. BATTEN: Plus loin, dans le même paragraphe vous dites ce qui suit:

Comme résultat de recherches intensives et d'un programme de production qui a débuté en 1950 on a mis à point un nouveau procédé d'affinage. Le produit obtenu grâce à ce procédé est un oxyde métallique.

Que voulez-vous dire par oxyde métallique?

M. GILCHRIST: Je ne saurais vous dire quelle est l'origine du terme mais l'oxyde orange ou oxyde métallique est pur dans une proportion de 99.5 ou 99.7 et il peut servir directement à la production du métal. En d'autres termes, nous mélangeons, pour la production du métal, l'oxyde métallique avec du magnésium ou de l'aluminium, selon le cas, et la réduction s'opère directement.

Dans le cas de l'oxyde noir, cependant, il faut de nouvelles opérations d'affinage avant de pouvoir s'en servir directement dans la production du métal.

M. BATTEN: Je vous remercie beaucoup.

M. FORGIE: Quel effet obtenez-vous sur l'aluminium lorsque vous le traite avec de l'oxyde noir? Le mélangez-vous à l'aluminium? Quel résultat obtenez-vous? L'oxyde durcit-il l'uranium ou l'aluminium?

M. GILCHRIST: Il faudrait que je m'informe auprès des techniciens pour savoir quelle transformation en résulte. Rien n'indique que l'uranium mélangé à l'aluminium puisse être d'aucun avantage à qui que ce soit. Je n'ai jamais entendu dire qu'on se soit servi de ce procédé.

M. BRUNSDEN: Il ne s'en fait aucun usage industriel?

M. GILCHRIST: Non.

M. FORGIE: Je vous prie d'excuser mon ignorance en la matière.

M. GILCHRIST: Lorsque j'ai parlé d'aluminium, je parlais du procédé de réduction obtenu par l'oxyde pour produire un métal.

M. AIKEN: Je voudrais comprendre clairement quels sont les procédés qui servent à la fabrication de l'oxyde d'uranium. Si je comprends bien, le minerai est extrait de la veine et il arrive à l'usine sous forme de pâte jaune. Lorsqu'il a passé par l'affinage, il en sort sous forme de métal pour être utilisé dans les réacteurs. Il ressemble à des barres d'acier ou quelque chose de semblable. J'aimerais bien à comprendre un peu en quoi consiste ce procédé.

M. GILCHRIST: Je crois qu'il y a un graphique, ici, sur l'affinage. Vous parlez des produits affinés en général et je dois vous signaler qu'il existe plusieurs produits de l'affinage.

Il y a d'abord l'oxyde métallique que nous expédions aux États-Unis. Nous produisons aussi un métal qui s'appelle le métal d'uranium. Nous produisons aussi l' UO_2 , soit un autre type d'oxyde d'uranium et ces deux derniers servent dans la fabrication de carburants pour réacteurs.

L'oxyde métallique est expédié aux États-Unis et il sert à divers usages, dans les usines de diffusion, par exemple, mais il faut qu'il passe d'abord par plusieurs transformations. Vous désirez savoir par quel procédé l' U_3O_8 que nous recevons de l'usine ou de la mine est transformé en métal UO_2 et en oxyde métallique. Est-ce bien là votre question?

M. AIKEN: Oui, c'est là ma question, formulée en termes généraux.

M. GILCHRIST: Plutôt que d'entrer dans tous les détails techniques du procédé, je préférerais qu'un spécialiste vous explique la chose. En termes plus généraux, je vais essayer de vous expliquer le procédé. Il s'agit de réduire la quantité d'oxygène qui se trouve dans le produit. En d'autres termes, l' U_3O_8 contient plus d'oxygène que l' UO_2 et, naturellement, le métal n'en contient pas du tout.

Dans l'oxyde orange, il y a un peu plus d'oxygène que dans l' UO_2 .

Il s'agit réellement de la réduction de la quantité ou de la proportion d'oxygène des composés. Je ne suis pas assez versé en la matière pour vous expliquer l'usage de l'acide nitrique et des tours de ruissellement.

M. AIKEN: Vous avez parlé de trois produits principaux et vous avez mentionné trois types de métal titre.

M. GILCHRIST: C'est exact.

M. AIKEN: Pour les réacteurs?

M. GILCHRIST: En effet.

M. AIKEN: Et les autres types sont destinés aux États-Unis où ils servent à des usages variés?

M. GILCHRIST: Oui.

Le PRÉSIDENT: Vous avez mentionné ce matin—ou peut-être l'autre jour—que vous aviez cessé vos travaux d'exploration à titre de compagnie de la Couronne.

M. GILCHRIST: Oui.

Le PRÉSIDENT: Pourriez-vous expliquer au Comité la raison de cette décision?

M. GILCHRIST: Oui. Il faut que je revienne à l'histoire du passé pour éclaircir la chose. Vous avez remarqué, par ce que dit le mémoire, que l'Eldorado s'occupait déjà, de 1944 à 1946, de la prospection et de l'exploration de l'uranium vu que, dans le temps, il était évident que la demande allait en augmentant.

Puis, la compagnie a cherché à encourager ou à attirer les entreprises privées et vous lirez dans le mémoire de quelle façon le progrès et l'expansion se sont réalisés.

Nous avons continué cette phase de nos travaux jusqu'au début de 1956, alors que les approvisionnements en uranium ont dépassé nos besoins et c'est à cette époque que nous avons décidé d'abandonner nos travaux d'exploration.

Deux ans plus tard, en 1958, nous avons constaté que notre mine du Grand lac de l'Ours, dans les Territoires du Nord-Ouest, allait manquer de minerai et que la veine serait épuisée, selon toute probabilité, vers 1960. C'est bien ce qui est arrivé.

Les opérations ont cessé en septembre 1960. Comme la mine constituait le seul centre d'activité commerciale au Grand lac de l'Ours et dans cette partie des Territoires du Nord-Ouest et que nous y avons un excellent réseau de transport, et des installations modernes, nous avons pensé qu'elle servirait de centre d'exploration pour tout le voisinage immédiat.

Lorsque je parle de «voisinage immédiat» je veux dire dans un rayon de 50 à 100 milles.

Personne ne s'était intéressé activement à cette région particulière depuis la grande ruée du début des années 30 au Grand lac de l'Ours.

Nous avons nous-mêmes procédé à des travaux de prospection en vue de trouver de l'uranium dans la région et le Conseil d'administration, moi-même et le personnel nous étions d'avis qu'il serait dommage d'abandonner cette exploitation sans chercher d'abord à profiter de cette installation pour l'expansion plus poussée de la région. En d'autres termes, la chose en valait la peine, même si nous n'avions à découvrir qu'une veine de minerai inférieur. Nous avons donc soumis la question au ministre et nous lui avons proposé de reprendre l'exploration dans cette région, non pas tant sur un pied d'envergure nationale ou même régionale, mais en vue de continuer nos travaux et de garder une certaine activité commerciale à la région. M. Churchill y consentit et nous nous sommes organisés en vue d'une période de cinq ans. Il faut au moins ce temps avant d'obtenir des résultats concrets, lorsqu'il s'agit d'un programme d'exploration; je dirais même qu'une période de cinq ans est vraiment le temps minimum exigé. Il fallait aussi former le personnel nécessaire. Il faut du temps pour trouver de bons géologues et de bons ingénieurs en exploration; il faut aussi leur laisser le temps d'acquérir l'expérience voulue. C'est de cette façon que nous avons entrepris nos travaux là-bas.

Ce n'est qu'en 1959 et en 1960 que nous avons vraiment commencé les travaux miniers. Même si les résultats obtenus ne sont pas merveilleux, ils ont tout de même donné quelque chose. Nous avons mis en valeur certaines zones minéralisées qui, sans offrir des possibilités extraordinaires, nous permettaient de constater que la continuation des travaux n'était pas inutile. Mais l'industrie minière tout entière s'est opposée fortement à l'idée qu'une compagnie de la Couronne s'occupe de travaux d'exploration. Comme la chose a été signalée ici, la *Canadian Metal Mining Association* a manifesté le désir de présenter un mémoire et d'exposer ses vues au Comité à cet égard. Je sais aussi que l'association des prospecteurs veut en faire autant et on m'a dit que la Chambre des mines de la Colombie-Britannique veut aussi exposer ses vues au Gouvernement ou au Comité.

En face d'une telle opposition et devant de telles critiques l'Eldorado a décidé de se retirer du domaine de l'exploration. Nous sommes en train de tout bâcler cette affaire, à la demande même du ministre ou du comité du Conseil qui s'occupe de l'uranium.

M. FORGIE: Quand cette décision d'abandonner l'exploration a-t-elle été prise?

M. GILCHRIST: Au cours du mois dernier.

M. BATTEN: Quel pourcentage de vos dépenses totales de 1960 avez-vous consacré à l'exploration?

M. GILCHRIST: Nous avons dépensé approximativement un peu plus de \$600,000 en 1960 pour l'exploration. Je crois que le chiffre exact est \$637,000.

M. AIKEN: Et les travaux déjà faits serviront à l'avenir?

M. GILCHRIST: Oui. Nous avons nos données et nous sommes en train de les mettre en ordre et de leur donner une forme permanente.

M. BRUNSDEN: Monsieur Gilchrist, n'eût-ce été de cette pression faite par l'industrie, êtes-vous d'avis que votre travail aurait été justifié pour le reste de la période de cinq ans et même plus longtemps? Avez-vous raison de croire qu'il s'agissait de travaux utiles pour l'avenir?

Le PRÉSIDENT: Je crois que M. Gilchrist peut répondre à la dernière partie de votre question.

M. FORGIE: Il a déjà répondu à une partie de la question.

M. GILCHRIST: J'ai dit que les résultats, même s'ils n'étaient pas merveilleux, n'étaient tout de même pas nuls. Je pourrais m'expliquer plus longuement. Encore une fois, je me réfère au décret du Conseil qui est cité à la première page de notre mémoire. Une compagnie minière de l'envergure et de la stature de la nôtre aurait pu faire beaucoup dans ce domaine de l'exploration, dans le cours normal des événements. Nous avons, moi-même et les administrateurs de la compagnie, nous avons fortement recommandé au Gouvernement de nous laisser poursuivre cette entreprise. N'oubliez pas que nous avons retiré bien des millions de dollars de cette région du Grand lac de l'Ours. C'était là un bon moyen de la payer de retour. En d'autres termes, une compagnie minière s'occupe de mines ou alors elle n'a pas sa raison d'être et nous étions d'avis d'en exploiter toutes les possibilités ou de nous retirer complètement.

M. FORGIE: Dois-je comprendre, par ce que vous venez de dire, qu'il n'existe plus aucune activité à l'heure actuelle à la mine Eldorado?

M. GILCHRIST: Il n'en existe plus dans la mine du Grand lac de l'Ours; mais la mine Beaverlodge, au lac Athabaska, continue ses opérations.

M. FORGIE: Certaines compagnies privées ont-elles indiqué qu'elles s'intéressent à cette partie du pays?

M. GILCHRIST: Il se passe très peu de choses, là-bas. L'*International Nickel Company of Canada* s'occupait de certains travaux, au nord-ouest de notre installation. C'étaient là les seules zones exploitées. Lorsque nous avons commencé l'exploration, nous avons sélectionné plusieurs zones que nous avons piquetées pour notre propre protection. Il est permis de piquer une zone pour une période d'un an, ce qui donne l'avantage d'explorer les possibilités du terrain. Il y a eu alors une poussée immédiate—je ne voudrais pas parler précisément d'une ruée—et un bon nombre d'entreprises ont emboîté le pas et ont réclamé des concessions minières dans notre voisinage et sur toute la longueur de la région. C'est à peu près toute l'activité qui se soit manifestée là-bas.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, avez-vous d'autres questions à poser?

M. FORGIE: Je n'ai rien de plus à demander; je crois que nous avons maintenant une bonne idée de l'affaire.

M. SLOGAN: Est-il vrai qu'avant le début de vos recherches dans cette région il ne s'y trouvait aucune entreprise privée?

M. GILCHRIST: C'est exact. Voilà pourquoi nous y sommes retournés. Il y avait très peu de prospection dans la région et nous avons cru de notre devoir d'y retourner. De plus, à titre de compagnie minière, nous étions d'avis que nous pouvions faire notre part dans le domaine de l'exploration.

M. BATTEN: A part l'Eldorado, y a-t-il des organismes qui se livrent à des travaux considérables d'exploration?

M. GILCHRIST: Nous ne savons au juste ce qui va se produire l'été prochain. Il se peut qu'il y ait des projets en cours, mais je n'ai entendu parler de rien qui soit bien considérable.

M. DRYSDALE: Quelles recherches l'Eldorado poursuit-elle actuellement sur les emplois possibles du thorium au lieu de l'uranium? Il a été question des possibilités de ce métal comme seconde source de matière radioactive.

M. GILCHRIST: Nous n'avons fait aucun travail sur le thorium. Il est possible que l'*Atomic Energy of Canada* ait poursuivi des travaux en vue de l'utilisation du thorium comme matière radioactive.

M. DRYSDALE: On croit savoir que le thorium est plus répandu que l'uranium et que les pays qui n'ont pas d'uranium mais qui possèdent du thorium se trouveraient ainsi en bonne posture. Je me demande s'il y a eu des travaux de recherche sur les effets possibles que le thorium pourrait exercer sur l'industrie future de l'uranium.

M. GILCHRIST: Je ne pourrais vous répondre que d'une façon très générale. Il ne faut pas oublier qu'à l'heure actuelle nous produisons du thorium au Canada. Nous avons une usine à Rio Tinto et à Elliot Lake. Le thorium abonde dans cette dernière région, l'usine entretient des relations avec la *Dow Company*, qui se sert du thorium pour des raisons autres que sa valeur radioactive. De toute façon, les possibilités du thorium comme matière radioactive ou même comme carburant à réacteurs ont été soigneusement étudiées par plusieurs organismes de recherche. Bien que je ne me prononce pas au nom de ces organismes, il me semble qu'il n'y a aucune perspective attrayante de ce côté du moins quant au carburant à réacteurs. On ne sait ce qui peut arriver dans l'avenir, mais pour le moment il n'y a rien d'intéressant de ce côté.

Le PRÉSIDENT: Je crois que M. Drysdale devrait poser sa question aux représentants de la Commission de l'énergie atomique et du ministère des Mines et Relevés techniques lorsqu'ils se présenteront devant nous.

M. DRYSDALE: Voici la raison de ma question. Nous poursuivons une enquête sur la recherche et l'Eldorado s'occupe principalement de l'affinage de l'uranium. S'il existe une matière de remplacement qui offre une véritable concurrence à l'industrie de l'uranium, je voudrais savoir quelles sont les mesures que l'Eldorado a l'intention de prendre ou qu'elle prend déjà pour faire face à cette concurrence.

M. GILCHRIST: Nous n'avons pas cru que la chose valait la peine de dépenser de l'argent.

M. FORGIE: Monsieur le président, vu la situation actuelle à Elliot Lake, ne serait-il pas à conseiller d'augmenter le travail de recherche sur le thorium?

M. GILCHRIST: Il se poursuit actuellement des travaux du genre. Cependant, la valeur du thorium comme carburant pour réacteur ne justifie pas une recherche très poussée. Le thorium sert à d'autres usages commerciaux. Quels sont-ils? Je n'en suis pas tout à fait sûr. De toute façon, si nous devons dépenser de l'argent en vue de l'exploitation de nos ressources, je préférerais qu'on s'occupe de l'uranium et autres produits utiles avant de parler du thorium. L'avenir de l'uranium est autrement plus prometteur et plus facile à prédire.

M. FORGIE: Le gouvernement a réalisé un profit considérable depuis votre acquisition de la mine Eldorado, n'est-ce pas?

M. GILCHRIST: Sans le moindre doute.

M. FORGIE: Donc, s'il dépensait un peu d'argent pour étudier les possibilités du thorium, ne serait-ce pas là une entreprise qui mérite considération?

M. GILCHRIST: C'est vrai.

Le PRÉSIDENT: Il est midi. Le Comité désire-t-il s'ajourner à jeudi, à 10 heures du matin, alors que le professeur Forward doit se présenter devant nous? Je demanderai aussi aux représentants du ministère des Mines et Relevés techniques d'être présents.

M. DRYSDALE: Peut-on espérer que les témoignages d'aujourd'hui seront imprimés à temps?

M. FORGIE: Est-ce la dernière fois que nous entendons le témoin actuel?

Le PRÉSIDENT: Je ne le crois pas; il doit assister aussi à la prochaine séance en compagnie des autres témoins que j'ai mentionnés.

CHAMBRE DES COMMUNES

Quatrième session de la vingt-quatrième législature
1960-1961

COMITÉ SPÉCIAL
DES

RECHERCHES

Président: M. J. W. MURPHY

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES
Fascicule 5

ELDORADO MINING AND REFINING LIMITED

SÉANCE DU MARDI 14 MARS 1961

TÉMOINS:

M. Frank Forward, professeur à l'Université de la Colombie-Britannique;
M. John Convey, directeur de la Direction des mines du ministère des
Mines et des Relevés techniques; et M. W. M. Gilchrist, président de
l'Eldorado Mining and Refining Limited.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1961



COMITÉ SPÉCIAL DES RECHERCHES

Président: J. W. Murphy

Vice-Président: C. A. Best

et MM.

Aiken
Batten
Bissonnette
Bourget
Brunsdon
Drysdale

Dumas
Forgeie
Godin
*Graftey
MacLellan
McIlraith

Nielsen
Payne
Pitman
Slogan
Stewart

Secrétaire du Comité,

J. E. O'Connor.

*Remplacé vendredi le 10 mars 1961 par M. Martel.

ORDRE DE RENVOI

VENDREDI 10 mars 1961.

Il est ordonné—Que le nom de M. Martel soit substitué à celui de M. Grafftey sur la liste des membres du Comité spécial des recherches.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
LÉON-J. RAYMOND.

PROCÈS-VERBAL

MARDI 14 mars 1961.

(6)

Le Comité spécial des recherches se réunit aujourd'hui à 10 h. du matin sous la présidence de M. J. W. Murphy, président du Comité.

Présents: MM. Aiken, Bissonnette, Brunsdén, Drysdale, Dumas, Forgie, Godin, Murphy, Payne, Pitman, Slogan et Stewart—12.

Aussi présents: Le professeur Frank Forward, directeur de la *Canadian Uranium Research Foundation*; M. John Convey, directeur de la Direction des mines du ministère des Mines et Relevés techniques; et, de l'*Eldorado Mining and Refining Limited*, M. W. M. Gilchrist, président; M. R. C. Powell, secrétaire, et M. R. E. Barrett, directeur de l'approvisionnement en minerai.

M. McIlraith demande que l'on corrige dans le compte rendu le texte d'une de ses déclarations qui n'est pas rapportée correctement.

Le président présente aux membres du Comité le professeur Forward, qui est interrogé sur les origines, l'organisation et les buts de la *Canadian Uranium Research Foundation*.

Après lui avoir posé d'autres questions concernant la recherche sur les possibilités d'emploi de l'uranium, le Comité remercie le professeur Forward, qui se retire.

M. Convey, après avoir été présenté au Comité, expose les travaux accomplis par le Service des mines dans le domaine des recherches sur l'uranium et répond aux questions qui lui sont posées.

Au cours de son témoignage, M. Convey fait circuler parmi les membres du Comité deux échantillons d'acier, dont l'un contient 0.1 p. 100 d'uranium, ces deux échantillons ayant été soumis à un traitement à l'acide oxygéné.

MM. Convey et Gilchrist répondent ensuite à certaines questions sur la disponibilité de l'uranium aux fins de la recherche avant 1958.

M. Convey est interrogé au sujet des brevets et des redevances payées pour l'emploi de l'uranium dans les alliages, puis le Comité s'ajourne à 12 h. 05 jusqu'au mardi 21 mars 1961 à 10 heures du matin.

Le secrétaire du Comité,
J. E. O'Connor.

TÉMOIGNAGES

MARDI 14 mars 1961.
10 heures du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Commençons la séance.

M. McILRAITH: Monsieur le président, je voudrais que l'on fasse une légère correction dans le compte rendu de la séance du 9 mars 1961. Nous parlions de l'utilisation de l'énergie atomique à des fins pacifiques. Le compte rendu, à la page 13, m'attribue la déclaration suivante:

M. McILRAITH: J'allais justement vous faire remarquer que cette même question a été soulevée au cours d'une séance précédente du Comité. Le représentant de l'*Atomic Energy of Canada Limited* nous a donné à ce sujet une excellente réponse. Le sujet est très important, mais il est long à débattre. Il me semble que ce sont les témoins de l'A.E.C.L. qui peuvent nous donner la réponse la plus précise.

En fait, j'ai dit ceci:

... cette même question a été soulevée au cours des séances des comités précédents...

—et non pas «lors d'une séance précédente du Comité.»

Le PRÉSIDENT: La correction figurera au prochain compte rendu.

Messieurs, nous avons parmi nous ce matin le professeur Frank Forward, du Département de métallurgie de l'Université de la Colombie-Britannique. Comme vous le savez sans doute, M. Forward est un des membres du conseil d'administration de la *Canadian Uranium Research Foundation*. Nous l'avons invité à cause du poste qu'il occupe, et aussi à cause de certains articles dont on lui attribue la paternité.

Je vois que M. Convey, du ministère des Mines et Relevés techniques, est ici. Certains d'entre vous se souviennent certainement du précieux apport que M. Convey a fourni aux travaux du Comité des Mines, forêts et cours d'eau il y a quelques années.

Voulez-vous entendre tout d'abord le professeur Forward? Il n'a pas apporté de mémoire tout rédigé, mais il peut vous faire un exposé oral et répondre ensuite à vos questions.

M. BRUNSDEN: Quel est l'avis du comité directeur?

Le PRÉSIDENT: La décision a été prise par le Comité tout entier.

Le professeur F. FORWARD (*Membre du conseil d'administration de l'Uranium Research Foundation*): Je ne suis pas venu avec un exposé préparé d'avance, mais je serais heureux de vous faire un exposé improvisé si vous voulez bien m'indiquer le sujet que je dois traiter. Vous m'aideriez en me posant une ou deux questions ou en me faisant quelques suggestions.

Le PRÉSIDENT: Tout d'abord, monsieur Forward, voudriez-vous nous décrire votre expérience? Nous aimerions savoir à quel titre vous vous intéressez à l'uranium, ce que vous avez fait dans le domaine de la recherche et ce que vous prévoyez pour l'avenir. Nous voudrions nous renseigner sur les emplois possibles de l'uranium et sur les raisons qui ont présidé à la création de votre fondation.

Le professeur FORWARD: Il s'agit de mon expérience personnelle?

Le PRÉSIDENT: Oui. Vous êtes l'un des professeurs du département de métallurgie de l'Université de la Colombie-Britannique et vous vous occupez d'industrie minière et de métallurgie depuis bien des années?

Le professeur FORWARD: Depuis trente-neuf ans. Si vous le voulez, je vais prendre quelques instants pour vous donner un aperçu de ma carrière.

J'ai obtenu mon diplôme de l'Université de Toronto en 1924. L'été précédent, en 1923, j'avais travaillé pour la *British America Nickel Company*. J'ai passé cinq ans au service de la *Consolidated Mining and Smelting Company*, à Trail, puis cinq autres années comme surintendant adjoint en fonderie aux mines de plomb et à la fonderie de la *Mount Isa Mines Limited*, dans le Queensland, en Australie. Je suis venu au pays en 1934 et j'ai alors travaillé un an pour la *British Columbia Nickel Company*, à Choate. En 1935 je suis entré à l'Université de la Colombie-Britannique comme professeur adjoint de métallurgie et j'ai par la suite été nommé professeur associé puis professeur.

Depuis 1945, je dirige le département des mines et de la métallurgie de l'Université de la Colombie-Britannique. D'autre part, depuis 1935, ce qui fait donc à peu près 26 ans, je suis conseiller technique d'un certain nombre de sociétés. Je l'étais avant la guerre pour la *Kelowna Exploration Company*, la *B. C. Nickel Company* et l'*Algoma*. Durant la guerre, j'ai été directeur de la *B. C. War Metals Research Board*. Depuis la guerre, j'ai représenté la *Noranda* à la Commission des ressources nationales chinoises, en Chine. J'ai aussi été conseiller technique pour la *Freeport Sulphur Company*. Enfin, depuis 14 ans, je suis aussi conseiller technique de la *Sherritt Gordon Mines Limited*. Durant toute cette période je n'ai jamais cessé de m'occuper activement de recherches. Je pourrais ajouter qu'avant la guerre j'ai aussi travaillé pendant à peu près un an à la mise au point de procédés de traitement du nickel pour le compte d'une société japonaise.

M. BRUNSDEN: Puis-je poser une question? Quelle était votre situation par rapport à l'université lorsque vous étiez conseiller technique de ces sociétés? Étiez-vous en congé? Vos recherches faisaient-elle partie de vos travaux universitaires?

Le professeur FORWARD: C'était l'un et l'autre, à vrai dire. Lorsque je travaillais pour le compte de la japonaise que j'ai mentionnée, j'étais en congé. Je l'étais aussi lorsque j'ai travaillé pour la *Freeport Sulphur Company* en 1945. Dans la plupart des autres cas, il s'agissait soit de travaux intermittents soit de recherches faites pendant l'été, alors que je n'avais pas de travail pressant à l'université.

M. BRUNSDEN: Comprenez-moi bien: je ne critique pas.

Le professeur FORWARD: Vous voulez savoir comment on peut occuper de tels postes tout en enseignant à l'université. C'est que notre département a toujours encouragé les membres du corps enseignant à servir de conseillers techniques lorsqu'ils ont du temps disponible. Leurs premiers devoirs demeurent à l'endroit de l'université; mais, en agissant de la sorte, ils peuvent maintenir leurs connaissances à jour et éviter que leur enseignement soit purement livresque. Ils peuvent ainsi présenter aux étudiants un enseignement concret, fondé sur des faits, ce qui, je crois, est apprécié par les étudiants.

Au cours de ces vingt-cinq années je me suis occupé activement de recherches. Ainsi j'ai aidé à faire démarrer la *B. C. War Metals Research Board*, dont j'ai été directeur technique durant la guerre. Presque toutes les fois qu'on m'a confié des tâches, comme conseiller technique, il s'agissait de recherches ou de mises au point.

En 1947, quand j'ai commencé à travailler pour la *Sherritt Gordon Mines Limited*, on nous a soumis un problème auquel nous avons travaillé pendant les mois d'été. Finalement, nous avons mis au point, après de longs travaux,

un procédé dont la découverte a permis en 1954 la construction de l'usine *Sherritt Gordon* à Fort-Saskatchewan. C'est aussi durant cette période, en 1950, que sur la recommandation de M. W. J. Bennett et avec son aide, nous avons commencé à nous occuper des procédés de traitement des minerais d'uranium, et particulièrement du minerai de Beaverlodge. La première usine qui a été construite à Beaverlodge l'a été précisément par suite de travaux que M. Halpern et moi avons faits à l'université. Au cours des dix dernières années, nous avons mis au point divers autres procédés, toujours dans le domaine de l'utilisation de l'uranium. En collaboration avec des techniciens de la *Sherritt Gordon Mines Limited*, nous avons inventé un procédé hydro-métallurgique pour le traitement du zinc, procédé dont on envisage maintenant l'emploi à une assez grande échelle.

Voilà donc, en ce qui me concerne, mon expérience et les raisons de mon intérêt pour la recherche. Il s'agit ici de recherches qui se poursuivent jusqu'au moment où des entreprises adoptent les procédés nouveaux et construisent des usines pour les utiliser.

M. DRYSDALE: Êtes-vous l'un des administrateurs de la *Uranium Research Foundation*?

Le professeur FORWARD: Oui.

M. DRYSDALE: Pourriez-vous nous définir la place que vous occupez au sein de cet organisme et nous dire aussi quels sont vos projets dans le domaine de la recherche? De plus, pourrait-on déposer ici les règlements de cette société?

Le professeur FORWARD: Je crois que cela peut se faire. M. Gilchrist fait partie, lui aussi, du conseil d'administration de la société. Les règlements doivent avoir été publiés et on peut certainement les obtenir.

Voici comment je suis rattaché à la *Canadian Research Foundation*: Il y a un an ce mois-ci, je causais, à Toronto, avec un des dirigeants des mines Denison. Il me révéla alors que cette entreprise, ainsi que d'autres exploitants de mines d'uranium, songeaient depuis déjà quelque temps à collaborer dans le domaine de la recherche. Cela leur semblait une véritable nécessité. J'ai fait observer que, si ces entreprises entendaient agir de la sorte, il fallait qu'elles le fassent à une assez grande échelle. Il ne s'agissait là que d'une simple conversation. Environ trois ou quatre semaines plus tard, mon interlocuteur me téléphonait pour me demander si nous pourrions, à l'université, entreprendre un programme de recherches pour les mines Denison. J'ai répondu affirmativement. Il m'a demandé alors de lui soumettre un plan de notre projet, ce que j'ai accepté. Le premier juillet de l'an dernier, nous avons donc commencé nos travaux pour les mines Denison. Quelques jours plus tard, j'ai reçu une lettre de M. Gilbert Labine qui me demandait de communiquer avec lui.

Le PRÉSIDENT: C'est le président de la *Gunnar*.

Le professeur FORWARD: M. Labine me disait qu'on lui avait demandé d'être président de la *Canadian Uranium Research Foundation* et qu'il voulait me parler. Nous nous sommes donc vus et il m'a expliqué alors qu'il voulait que je dirige les travaux de la fondation. Je lui ai répondu que j'étais d'accord avec les projets de la fondation, tels qu'il me les avait exposés. Malgré les travaux qui m'occupaient déjà par ailleurs, je n'ai pas pu résister à l'invitation et à l'occasion de faire quelque chose dans ce domaine.

M. DRYSDALE: Vous a-t-on dit d'où venait cet intérêt soudain pour les recherches sur l'uranium?

Le professeur FORWARD: Je n'en sais absolument rien. Je n'avais jamais entendu parler de la fondation avant que M. Gilbert Labine m'en parle à Toronto.

M. DRYSDALE: Vous a-t-on dit le genre de recherches qu'on voulait vous confier? Ainsi par exemple, s'agissait-il simplement de l'uranium naturel ou de l'uranium destiné à être employé dans des réacteurs?

Le professeur FORWARD: Non.

M. DRYSDALE: Dans quelle voie vous a-t-on orienté?

Le professeur FORWARD: S'il s'était agi de réacteurs, cela ne m'aurait guère intéressé. Selon ce qu'on m'a expliqué, les buts de la fondation étaient bien précis et ce qui m'intéressait, c'était de trouver de nouvelles utilisations de l'uranium sous toutes ses formes, pas nécessairement le métal proprement dit, mais aussi tous ses sels et ses composés. Bien entendu, le but de la fondation était d'agrandir le marché de l'uranium en dehors de la production d'énergie nucléaire. Je puis même ajouter que je n'ai pas la compétence voulue pour parler du marché relatif à la production d'énergie nucléaire.

M. DRYSDALE: Mais quel genre de recherches voulait-on vous faire faire? Quels sont les fonds disponibles pour ces recherches?

Le professeur FORWARD: La fondation a été créée en novembre l'an dernier. Notre première réunion a eu lieu en novembre, ici à Ottawa, et nous avons à notre disposition une somme de \$250,000 par année. En parlant avec M. Labine, j'ai justement fait remarquer que cette somme ne permettait pas d'établir des laboratoires et qu'avec une telle organisation il ne fallait pas s'attendre à des résultats rapides.

Permettez-moi de vous raconter maintenant une petite anecdote qui, je crois, illustrera bien la situation. Nous parlions alors de la situation de l'industrie de l'uranium et j'ai dit que cette industrie me faisait penser à une grenouille tombée dans une profonde ornière. Les côtés de l'ornière étant fort glissants, la grenouille retombait sans cesse en essayant de les gravir. Du haut de l'ornière, deux de ses amies s'efforçaient de l'atteindre pour lui venir en aide, mais en vain. Finalement, les deux autres grenouilles décidèrent d'aller chercher des brins d'herbe ou des bouts de bois pour libérer leur amie. Ayant trouvé ce qu'elles cherchaient, elles revinrent dix minutes plus tard et constatèrent que leur sœur était sortie de l'ornière et se trouvait maintenant sur la route. «Comment donc as-tu fait? lui demandèrent-elles. Quand nous sommes parties, tu ne pouvais pas te tirer de ce trou!» Et l'autre de répondre: «Il a bien fallu que je sorte, un gros camion arrivait!»

Eh bien, la situation de l'industrie de l'uranium était un peu celle de ma grenouille. Je voulais voir si nous ne pouvions pas faire quelque chose d'utile et de nouveau, surtout pour augmenter les emplois possibles de l'uranium à des fins autres que la production d'énergie nucléaire.

M. DRYSDALE: Je comprends bien qu'au début vous devez faire comme la petite grenouille. Mais, si vous pouviez faire comme une grosse grenouille, vous pourriez sauter plus haut! Ai-je raison de croire que la fondation ne songe pas à des travaux de laboratoire?

Le professeur FORWARD: Pas pour l'instant. Nous n'avons pas de laboratoires. La meilleure façon de commencer était de tirer tout le parti possible des moyens que nous avions à notre disposition.

M. DRYSDALE: De sorte qu'il s'agit surtout de chercher des renseignements dans les bibliothèques.

Le professeur FORWARD: Non, ce n'est pas exactement cela.

Sans doute devrais-je vous expliquer ce que nous avons fait depuis la création de la *Uranium Research Foundation*, en novembre. Vous avez certainement dû entendre parler des travaux qui avaient été faits, auparavant, par l'Eldorado, travaux qui ont été poursuivis l'an dernier et qui du reste se poursuivent encore. Tout d'abord, la fondation a accepté de continuer d'aider l'Eldorado en travaillant avec la Direction des mines. Il y avait déjà un programme

de recherches en cours et elle avait les installations nécessaires. Voilà donc un travail que nous pouvions faire. De plus, la fondation s'est chargée du contrat que nous avions conclu, à l'Université de Colombie-Britannique, avec les mines Denison. Nous avions commencé nos travaux le premier juillet; la fondation s'en est chargée et nous les poursuivons actuellement.

M. DRYSDALE: Quel contrat aviez-vous conclu avec les mines Denison?

Le professeur FORWARD: Si j'ai employé le mot «contrat», ce n'est pas exact. Nous nous étions engagés à faire ces travaux pour les mines Denison. Quant aux contrats, ils n'avaient pas encore été signés au premier juillet, lorsque fut établie la *Uranium Foundation*, de sorte que la société Denison a alors déclaré qu'elle verserait le montant convenu à la fondation.

M. DRYSDALE: Pourriez-vous nous dire quel était le montant que la société Denison devait verser?

Le professeur FORWARD: Il fut décidé alors que nous ne limiterions plus nos travaux aux oxydes d'uranium mais que nous chercherions de nouvelles façons de les utiliser comme catalyseurs ou autrement.

M. DRYSDALE: Mais quel montant vous a-t-on alloué à cette fin?

Le professeur FORWARD: Un montant de \$50,000. Il n'a pas été alloué mais seulement garanti. La somme, en fait, n'a pas été versée.

M. DRYSDALE: De sorte que des \$250,000 qui avaient été avancés à la *Canadian Uranium Research Foundation*, \$50,000 avaient déjà été prévus par une entente et n'ont été que transférés?

Le professeur FORWARD: C'est exact.

Le PRÉSIDENT: M. Forward n'a pas dit que la somme a été transférée.

Le professeur FORWARD: La société Denison nous a promis son appui.

M. DRYSDALE: Elle vous a promis \$50,000, et le montant affecté au projet était de \$250,000. A-t-on fait la même chose pour d'autres sociétés d'exploitation de l'uranium?

M. GILCHRIST (*Président de l'Eldorado Mining and Refining Limited*): Puis-je dire quelques mots?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. GILCHRIST: Le professeur Forward n'est sans doute pas au courant de tous les détails de l'affaire. La *Denison Mines* a accepté que le projet en question devienne une partie du programme de la *Uranium Research Foundation*. La somme que la société Denison avait promise ou garantie au professeur Forward n'a pas été transférée comme telle. Autrement dit, la somme effectivement versée n'a rien à voir avec les rapports qui ont existé entre la société Denison et la fondation. C'est sur la production des mines Denison qu'a été fondée la somme versée par cette société à partir du moment où il a été décidé de confier les travaux à la fondation. En fait, cette somme n'est pas exactement de \$50,000 mais d'un montant qui figure d'ailleurs dans les témoignages présentés au Comité.

Le PRÉSIDENT: C'est à peu près \$50,000.

M. GILCHRIST: Sans doute, mais c'est une simple coïncidence. Il n'y a aucun rapport.

M. DRYSDALE: Autrement dit, la société Denison a versé \$100,000.

M. GILCHRIST: Mais non!

M. DRYSDALE: C'est justement ce que je voudrais savoir.

Le professeur FORWARD: Je répète que la société Denison devait nous verser \$50,000 pour l'année. Cependant, lorsqu'il est devenu certain qu'on allait créer la fondation, la société Denison s'est engagée à transférer la somme à la fondation, de sorte que l'Université de la Colombie-Britannique n'a rien reçu

de Denison. Par ailleurs, la fondation a pris à son compte les engagements de la société Denison, dont elle verse le montant à l'Université de la Colombie-Britannique.

M. DRYSDALE: Ces recherches sont-elles les seules recherches de laboratoire que fait actuellement la fondation dans le cadre de ce budget?

Le professeur FORWARD: Non.

M. DRYSDALE: Quelles sont les autres?

Le professeur FORWARD: La fondation s'est engagée à continuer l'assistance que l'Eldorado accordait à la Division des mines. Cette assistance s'élevait au montant de \$100,000 par an.

M. DRYSDALE: Pourriez-vous nous donner des explications?

Le professeur FORWARD: L'Eldorado et la Direction des mines travaillaient ensemble depuis un an et demi. Au lieu de continuer à aider, à même ses fonds, la Direction des mines, l'Eldorado verse de l'argent à la fondation et c'est la fondation qui aide maintenant la Direction des mines, comme elle a accepté d'aider aussi l'*Ontario Research Foundation*.

M. DRYSDALE: L'aidait-on auparavant? Les sociétés minières aidaient-elles l'*Ontario Research Foundation*?

Le professeur FORWARD: Sans en être sûr, je ne le crois pas.

M. DRYSDALE: Ce serait la première contribution nouvelle de la part de la *Canadian Research Foundation*?

Le professeur FORWARD: En effet.

M. DRYSDALE: Et quel en est le montant?

Le professeur FORWARD: Il est de \$25,000. Bien entendu, le gouvernement ontarien fournit aussi \$25,000. De son côté, la *Uranium Research Foundation* s'est engagée à verser \$10,000 pour un projet du Conseil des recherches de la Colombie-Britannique.

M. DRYSDALE: Quel est ce projet?

Le professeur FORWARD: Il est particulièrement intéressant, si l'on songe que bien des gens s'imaginent que l'uranium ne peut servir qu'à la production d'énergie nucléaire. Il s'agit ici d'une tout autre chose. Le projet a trait à l'élimination des insectes térébrants et à l'amélioration des pilotis de haute mer.

M. DRYSDALE: J'avais donc raison de dire que les fonctions de la *Canadian Uranium Research Foundation* équivalent, en somme, à celles d'un groupe de chercheurs de bibliothèque et consistent de plus à aider les autres organismes de recherche. La fondation doit-elle s'en tenir à ce genre de travaux ou a-t-elle l'intention de faire des recherches pratiques?

Le professeur FORWARD: Tout d'abord, la *Canadian Uranium Research Foundation* se compose d'un secrétaire technique, d'un sténographe et de moi-même. Notre premier but est de trouver des gens qui veulent faire des recherches sur l'uranium. Nous ne pouvons pas offrir des montants considérables et demander à des spécialistes de faire des recherches. Ils pourraient nous répondre qu'ils ne veulent pas faire de recherche. Dans ce genre de travail, il faut procéder par étapes.

Voilà donc notre première tâche. J'ai une liste de huit autres projets pour lesquels les travaux n'ont pas encore commencé, mais il s'agit de personnes qui nous ont demandé des fonds ou qui s'intéressent à la recherche sur les utilisations possibles de l'uranium.

M. BRUNSDEN: Pourriez-vous nous dire quelques mots sur ces huit projets?

Le professeur FORWARD: J'aimerais mieux ne pas donner le nom des personnes en cause.

M. BRUNSDEN: Il nous suffira de connaître les projets.

Le professeur FORWARD: Les projets ont trait aux alliages de cobalt et d'uranium, aux catalyseurs stéréospécifiques, aux alliages magnétiques, à la production de composés organiques à base d'uranium, à l'acier fortement allié, au fer fondu, à l'uranium à zinc et à l'uranium à plomb, ainsi qu'au plomb et à l'uranium. Un autre projet porte sur l'uranium et le fer fondu. Certains de ces projets reprennent des travaux qui ont déjà été faits, mais un des buts de la fondation est précisément de concevoir des programmes de recherche qui ne se répètent pas trop les uns les autres afin d'éviter les efforts inutiles. Ainsi par exemple, lorsque l'*Ontario Research Foundation* a proposé de faire des travaux sur le fer et l'acier, nous savions que la Direction des mines en faisait déjà. Nous nous sommes donc réunis, M. Gertsman, M. Misener et moi-même, et nous avons décidé que ce que la fondation avait de mieux à faire était d'étudier les emplois de l'uranium dans le domaine de la céramique.

M. Drysdale parle de recherches de bibliothèque. Je suis sûr que les chercheurs de l'*Ontario Research Foundation* y consacrent beaucoup de temps pendant les trois premiers mois de leurs travaux.

M. DRYSDALE: Mes propos n'avaient rien de péjoratif.

Le professeur FORWARD: Il s'agit simplement d'administrer les fonds, d'adjuger des contrats et, dans le cas des universités, d'accorder des subventions pour stimuler l'intérêt. Bien entendu, on a beaucoup parlé de la *Canadian Uranium Research Foundation*. Le but de cette publicité est d'attirer l'attention des chercheurs et du public en général.

M. DRYSDALE: Comment établirez-vous les montants nécessaires pour l'avenir. Fixerez-vous des montants précis chaque année?

Le professeur FORWARD: A l'heure actuelle, les producteurs d'uranium ont donné la garantie qu'ils fourniront un minimum de \$250,000 par année pendant cinq ans. Tout le monde nous a dit que, si nous avions un projet qui exige plus de fonds, on nous fournirait ces fonds ou tout au moins on nous aiderait à trouver des sommes supplémentaires. Je dois ajouter que la recherche est en quelque sorte une activité biologique. Je veux dire par là qu'elle n'est pas simplement mécanique ni mathématique. Il faut laisser les idées croître, se transformer et évoluer. Il y a quelques années, le fondateur de la *Sloan-Kettering Foundation*, M. Kettering, a fort bien expliqué ce principe. Il était alors à *General Motors* et cette maison faisait de très grands efforts dans le domaine de la recherche. La direction lui demanda un jour si, en dépensant dix fois plus pour un projet, il n'arriverait pas dix fois plus vite à des résultats. Ce à quoi M. Kettering répondit: La recherche est comme une femme. N'importe quelle femme peut faire un enfant en neuf mois, mais neuf femmes réunies ne peuvent pas en faire un en un mois.

Il en est de même pour la recherche. Pour ma part, je m'attends à ce que la fondation commence lentement ses travaux et que son activité s'accélère sans cesse durant quatre ou cinq ans. Il ne faut pas trop en demander d'ici trois ou quatre ans, mais ensuite elle sera très active. J'ai d'ailleurs mes propres idées sur le sujet.

M. SLOGAN: Monsieur le professeur, ceci montre bien que l'industrie de l'uranium savait depuis déjà quelques années qu'elle se trouverait dans cette situation. Comment se fait-il que cette fondation de recherches sur l'uranium n'a été fondée que récemment, alors que les industriels ont été abordés à ce sujet bien auparavant?

Le professeur FORWARD: Il m'est difficile de vous répondre. Je ne connais pas leur pensée. Je puis dire, cependant, que d'une façon générale l'industrie des métaux non-ferreux a été assez lente à s'engager dans la recherche. Certains chiffres que l'on m'a fournis indiquent que ces sociétés affectent à la recherche environ cinq pour cent de leur revenu brut. En fait, les entreprises

qui dépensent le plus pour la recherche et qui d'ailleurs en vivent sont les sociétés de produits pharmaceutiques, parce qu'elles savent que leurs découvertes donneront des résultats qui ne dureront qu'un an ou deux et qu'il faut, en conséquence, qu'elles avancent le plus vite possible.

Le PRÉSIDENT: Quelle était la situation de l'*International Nickel Company*, monsieur le professeur?

Le professeur FORWARD: J'allais justement en parler, monsieur le président. L'industrie des métaux non-ferreux a donc été lente à s'engager dans la recherche. Sans connaître le pourcentage exact, je crois que, dans le monde entier, ces sociétés affectent à la recherche environ un demi de un pour cent, en moyenne, de leur revenu brut. N'oublions pas que l'industrie minière doit aussi dépenser de l'argent pour l'exploration. Dans cette industrie, recherche et exploration vont de pair et il faut ajouter aux montants affectés à la recherche ceux qui sont affectés à l'exploration. Quoi qu'il en soit, les entreprises minières qui ont dépensé des fonds pour la recherche en ont largement bénéficié.

Le cas de l'*International Nickel* l'illustre bien. Comme l'a fait observer M. le président, jusqu'à la fin de la guerre de 1914, le nickel n'avait servi qu'à la fabrication de blindages ou à des fins semblables. Je me souviens qu'en 1919, au moment de la création de la Société des Nations, nous pensions qu'il n'y aurait plus jamais de guerres et que, par conséquent, on n'aurait plus besoin de blindages, ce qui rendrait le nickel inutile. Le nickel fut donc mis au rancart. Les sociétés voyaient leurs horizons fermés.

Les producteurs de nickel se trouvaient donc dans la situation de la grenouille menacée par un camion. Il leur fallait agir ou disparaître. Elles ont donc dépensé des sommes considérables pour faire des recherches pratiques. Au bureau des standards, elles avaient M. Merida qui travaillait pour elles et qui devint par la suite vice-président de l'*International Nickel Company*. D'autres aussi s'occupaient de recueillir tous les renseignements fondamentaux sur le nickel. Il leur fallut beaucoup de temps, de travail et d'argent pour que finalement le nickel soit de nouveau considéré comme un produit utile, nécessaire et d'usage courant.

Le PRÉSIDENT: Savez-vous combien elles ont dépensé en recherches?

Le professeur FORWARD: Je ne le sais pas du tout, mais le montant s'élève à des dizaines de millions.

M. SLOGAN: Je remarque que la *Uranium Research Foundation* publie un bulletin d'information. Dans le premier numéro de ce bulletin, vous donnez une liste de 79 suggestions ou questions portant sur de nouveaux emplois de l'uranium. A combien de ces suggestions avez-vous donné suite?

Le professeur FORWARD: Ce qui est arrivé, c'est que, lorsque la fondation a été formée, j'ai pensé qu'une des façons de provoquer l'intérêt du public serait de consulter les milieux industriels ainsi que les milieux universitaires et gouvernementaux pour leur demander leurs idées sur les possibilités d'emploi de l'uranium. Nous avons donc organisé une série de douze à quinze réunions: une à Vancouver, une à Edmonton, une à Saskatoon, deux à Toronto et deux à Ottawa. Depuis, nous en avons aussi organisé à Hamilton, à London et quelques-unes à Montréal. Au cours de ces entrevues, nous avons consulté des spécialistes de diverses universités, de l'industrie et du gouvernement. Ce sont eux qui ont formulé ces suggestions que nous avons simplement imprimées et distribuées à tous ceux qui ont assisté aux diverses réunions ainsi qu'à bien d'autres personnes dans l'espoir qu'elles pourront être une source d'inspiration pour quelqu'un. Les suggestions que vous avez vues dans le Bulletin viennent de personnes qui ont lu ces premières listes.

M. SLOGAN: Pourrait-on distribuer aux membres du Comité des exemplaires de ce bulletin? Ils le trouveraient fort intéressant.

Le PRÉSIDENT: J'en ferai distribuer. Monsieur le professeur, avant d'abandonner le sujet des recherches effectuées par les entreprises minières, pourriez-vous nous dire quelles sont les autres sociétés minières qui ont fait des travaux de recherches de grande envergure.

Le professeur FORWARD: Vous voulez parler de sociétés établies au Canada, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Oui.

Le professeur FORWARD: La *Consolidated Mining and Smelting Company* a un service de recherches. J'ai eu l'occasion d'y travailler pendant quelque temps en 1925. Depuis ce temps, cette société a dépensé des sommes considérables pour la recherche.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous quelque idée du montant?

Le professeur FORWARD: Je n'ai aucune idée du montant qu'elle a ainsi dépensé, mais je suppose que son budget, pour ce qui est de la recherche, doit être de l'ordre d'un million de dollars par année.

Le PRÉSIDENT: Je crois que c'est plus que cela.

Le professeur FORWARD: Je n'en sais rien. L'autre société pour laquelle j'ai travaillé est la Sherritt Gordon. Si je choisis de parler de celle-là, c'est parce que je connais mieux son cas. Elle se trouvait, à certains égards, dans la même situation que l'industrie de l'uranium en 1946 et en 1947. Ces gens-là savaient que leur mine serait épuisée trois ou quatre ans plus tard et que, par conséquent, ils n'auraient plus de mine. Ils avaient trois millions de dollars en banque. Ils savaient aussi qu'ils avaient un gisement de nickel à 150 milles plus loin dans la brousse et qu'il fallait s'en servir. Pour ma part, j'étais au courant de l'existence de ce nickel et, comme je m'intéressais au nickel, j'ai demandé qu'on me donne quelques livres de concentré. Je les ai obtenues et, au moyen du concentré obtenu en laboratoire, nous avons produit du nickel en grains. Le président de la Sherritt Gordon, M. Brown, que je ne connaissais pas alors, était à l'ancienne mine et il me demanda d'aller l'y rencontrer. Je me souviens très bien de l'intéressante conversation que nous avons eue. Je vous la résume en quelques mots. M. Brown m'a dit que sa société allait ouvrir une mine—car elle n'en n'avait pas, en 1947—et qu'elle pourrait faire du nickel de la façon traditionnelle, mais que par ailleurs elle ne voulait pas dépenser de l'argent pour bâtir des établissements et des installations qui seraient déjà désuets le jour où ils entreraient en fonctionnement. M. Brown me dit donc que, si je pouvais lui indiquer un nouveau procédé de production, il accepterait volontiers de m'appuyer, de fournir des fonds et de mettre les choses en marche.

A mes débuts ce qui m'a aidé, c'est cette attitude prévoyante de la part du président et des administrateurs. Ceux-ci savaient que bientôt ils ne tireraient plus aucun revenu de l'ancienne mine et qu'il leur fallait donc commencer à exploiter la nouvelle. Ils décidèrent donc de financer des recherches. En fait, de 1947 à 1952, la société Sherritt Gordon a dépensé ainsi près de trois millions, c'est-à-dire à peu près tout ce qu'elle avait en banque. Cela lui a rapporté. La Sherritt Gordon a maintenant un procédé nouveau et des usines nouvelles et tout a bien réussi.

Voilà ce qui peut arriver lorsqu'une société est dans une telle situation. Tout dépend largement alors de l'attitude de ceux qui la dirigent.

Le PRÉSIDENT: Les membres du Comité ont-ils des remarques à faire?

M. BRUNSDEN: Puis-je poser une question? Le témoin a parlé de publicité il y a un moment.

Le PRÉSIDENT: Il allait continuer. Il vient de dire que la recherche a sauvé l'*International Nickel Company* et la Sherritt Gordon et nous savons ce que ces entreprises ont fait pour l'économie du pays.

Le professeur FORWARD: vous constaterez, cependant, que dans tous les cas mentionnés les choses ont suivi cette évolution «biologique» dont j'ai parlé. Elles se sont produites lentement. Je ne sais pas combien l'*International Nickel* dépensait en recherches pendant les deux ou trois premières années, mais je ne crois pas que le montant ait été élevé. Le montant a augmenté pendant une période de quinze à vingt ans, mais lentement. La Sherritt Gordon était certainement dans la même situation. En 1947, durant la première année des travaux, elle a dépensé, je crois, \$7,000. La deuxième année, elle a dû dépenser \$25,000 ou \$30,000, mais dès la troisième année le montant s'était élevé à \$400,000 et la quatrième année il atteignait le million. Les dépenses suivent donc une courbe ascendante. C'est ainsi qu'il faut procéder dans tout programme de recherches du genre. Le programme prend de l'ampleur à partir d'une idée conçue par quelqu'un. C'est ce qui est arrivé dans le cas du programme de recherches sur l'uranium. L'idée première est peut-être née deux ou trois ans plus tard qu'il aurait fallu, mais il est toujours difficile de commander l'apparition des idées nouvelles.

M. DRYSDALE: Monsieur le professeur, visitez-vous les universités pour y trouver des étudiants qui, une fois diplômés, voudraient poursuivre leurs études en faisant des recherches sur l'uranium? Si tel est le cas, votre budget prévoit-il des subventions qui permettraient à ces étudiants de se livrer à de telles recherches?

Le professeur FORWARD: Une des premières réunions que j'ai eues était justement avec des représentants du Conseil de recherche de la Saskatchewan et de l'Université de la Saskatchewan. Nous avons vu aussi les représentants de l'Université McGill, de l'Université de Toronto, du Conseil de recherche de la Colombie-Britannique, de l'Université de la Colombie-Britannique et de l'université de Western Ontario. Nous avons mis les universités au courant de l'existence de ces fonds et nous leur avons offert de leur fournir de l'argent pour la recherche.

M. DRYSDALE: Pour être précis, d'après mes renseignements votre budget est de \$250,000 dont vous avez engagé \$185,000 jusqu'à présent. Qu'allez-vous faire des \$65,000 qui restent?

Le professeur FORWARD: Les huit autres projets dont j'ai parlé pourraient facilement les absorber.

M. AIKEN: J'ai l'impression que le professeur Forward est obligé de devancer les questions. Ne pourrions-nous pas le laisser nous exposer son programme de recherche comme il l'entend?

Le professeur FORWARD: Je ne vois pas bien ce que vous voulez dire.

M. AIKEN: Je voudrais savoir d'une façon générale où vous en êtes au sujet de votre projet. Il me semble que vous avez sans cesse eu à répondre à des questions précises sans avoir l'occasion d'expliquer votre programme de recherche.

M. FORGIE: Que prévoyez-vous pour l'avenir?

Le professeur FORWARD: Permettez-moi de résumer ce que nous avons dit jusqu'ici. La fondation a été créée en novembre dernier. Depuis nous avons eu de 15 à 20 réunions avec divers groupements. J'ai mentionné les contrats par lesquels la fondation s'est engagée à dépenser \$100,000 par année en collaboration avec la Direction des mines, \$50,000 avec l'Université de la Colombie-Britannique, \$25,000 avec la Fondation de recherche de l'Ontario et \$10,000 avec le Conseil de recherche de la Colombie-Britannique. Voilà ce que nous faisons pour le moment. Le montant que chaque organisme demande est de \$10,000 à \$15,000. Le programme n'a pas encore été établi de façon précise et je ne sais pas quel en sera le montant total, mais je crois qu'il ne vaut pas la peine, même dans le cas d'une université, d'entreprendre un programme

de moins de \$5,000 à \$10,000. Nous voulons que ces programmes portent sur des utilisations industrielles. Telle est la situation à l'heure actuelle. Nous continuons nos recherches sur les possibilités d'emploi de l'uranium en consultant le plus grand nombre de gens possible et en parcourant le plus grand nombre de régions possible. Il n'y a que trois mois que nous avons commencé. Nous avons fait en sorte de pouvoir fournir des sels et des composés d'uranium à tous ceux qui en voudraient. La fondation dépensera donc une partie de ses fonds pour acheter des matériaux étrangers et des matériaux contenant de l'uranium afin d'éviter ces frais aux universités. Je ne sais pas ce qui arrivera dans six ou sept mois, mais je crois bien que les choses suivront une évolution plus ou moins caractéristique de ce genre de recherche. Je suis porté à croire que d'ici à la fin de l'année une douzaine de programmes seront en cours d'exécution et que d'ici à la fin de l'année prochaine le nombre aura augmenté de la moitié ou du double. Je pense que, si on veut le rendre efficace, le programme devra coûter bien plus de \$250,000 l'an prochain et bien plus encore par la suite, mais pas pour l'instant.

Bien des gens s'occupent de recherches à l'heure actuelle; mais, même si on leur donnait un million de dollars, ils en seraient fort embarrassés, parce qu'ils ne pourraient pas trouver les spécialistes nécessaires. Il faut procéder assez lentement pour mettre ces programmes en œuvre. Une fois déclenchés, ils prennent de l'ampleur par leur propre force.

M. DRYSDALE: Pour compléter la question de M. Aiken, qui a parlé de vos huit projets, il vous reste donc environ \$65,000 en caisse. Avez-vous prévu la façon dont vous répartirez ce montant entre les huit projets?

Le professeur FORWARD: Pas encore.

M. AIKEN: Pourrait-on dire que vous faites actuellement des explorations? Je veux dire que vous essayez de mettre en pratique toutes les idées qui vous sont proposées et que vous espérez qu'une ou plusieurs d'entre elles pourront donner lieu à des entreprises commerciales?

Le professeur FORWARD: C'est plus ou moins cela. Il y a plusieurs facteurs en cause. Si vous voulez parler de recherches industrielles et si vous avez un problème à résoudre, vous essayez plusieurs choses, simplement sur le plan qualitatif. En ce faisant, vous faites une nouvelle découverte et vous la suivez. C'est là l'aspect biologique. On ne peut distinguer d'avance ce qui est juste et ce qui ne l'est pas. On change de direction en cours de route.

M. PITMAN: Monsieur le président, j'aimerais savoir pourquoi les universités de l'est n'ont pas joué un rôle plus important. Je m'étonne que tout ce programme ait été mis au point par l'Université de la Colombie-Britannique. Comment se fait-il que l'industrie minière de l'Ontario n'ait pas eu de contacts plus étroits avec les universités de l'Est du pays?

Le professeur FORWARD: Je ne saurais vous le dire. Il y a bien des années que nous nous intéressons à l'uranium à l'Université de la Colombie-Britannique.

Le PRÉSIDENT: Vous devriez poser cette question aux producteurs d'uranium, lorsqu'ils viendront ici.

Le professeur FORWARD: Je voudrais signaler que, en plus des travaux que nous sommes en train de faire, nous travaillons aussi depuis environ trois ans à un contrat que nous avons avec l'Eldorado. Il y a trois ans cette société a commencé à chercher des procédés plus pratiques pour fabriquer du UO_2 , qui est un produit fort intéressant parce que c'est un catalyseur. A l'Université de la Colombie-Britannique, nous avons déjà tiré parti des résultats de ces trois ans de recherche.

M. PITMAN: Vous voulez dire que vous cherchez un moyen de produire du UO_2 à meilleur marché? Je pose la question parce que nous essayons de trouver des gens que ces recherches intéressent. Les universitaires peuvent-ils suivre des cours qui les prépareraient au genre de travaux que vous espérez pouvoir faire?

Le professeur FORWARD: Je le crois.

M. SLOGAN: La fondation va-t-elle avoir ses propres installations ou va-t-elle simplement en fournir aux universités?

Le professeur FORWARD: Nous avons déjà dit que, lorsqu'on établit une fondation, on ne commence pas avec des services complets. Quand la fondation a commencé son travail, nous avons publié une brochure qui expose les buts de la fondation. Je ne sais pas si on peut en avoir des exemplaires ici.

M. DRYSDALE: Pourriez-vous nous en obtenir?

Le professeur FORWARD: Certainement.

M. FORGIE: Quels sont actuellement les membres de l'*Uranium Research Foundation*?

M. SLOGAN: Puis-je revenir à ma question? La fondation a-t-elle l'intention d'avoir plus tard des installations pour faire ses recherches?

Le professeur FORWARD: Je n'avais pas terminé moi non plus. J'ai dit que pour commencer nous n'avons pas l'intention d'établir des laboratoires. Nous voulons d'abord utiliser autant que possible les installations existantes. Plus tard nous en établirons et ce sont nos progrès qui décideront si ce sera dans six mois, dans dix-huit mois ou dans trois ans.

M. SLOGAN: Pensez-vous que, si toutes ces recherches se font sous le même toit, ceux qui les font peuvent communiquer plus facilement entre eux? Serait-il plus pratique, au contraire, de mettre au point certaines découvertes et de les propager ensuite à travers le pays?

Le professeur FORWARD: Je crois que les deux méthodes présentent des avantages. Le mieux est de les combiner. Un groupe de chercheurs travaillant dans un laboratoire central et sur un seul problème accomplira beaucoup s'il a un stimulant suffisant. Mais vous constaterez que dans un tel groupe les idées ne tardent pas à se raréfier. Il y en a beaucoup au début, mais elles ne se développent pas comme on le désirerait. Je crois donc qu'il vaut mieux combiner les deux formules afin que les idées viennent d'un peu partout et qu'elles aient la chance de se réaliser. Si l'on fait dans un petit groupe une découverte qui mérite d'être approfondie, il vaut mieux alors la confier à un organisme plus vaste qui est doté d'installations plus complètes.

M. SLOGAN: Vous partagez donc mon opinion. Il serait vraiment utile que la fondation ait ses propres installations?

Le professeur FORWARD: Je le pense. Pour ma part, je trouve qu'on ne fait jamais assez de recherches. On ne les stimule pas assez.

Le PRÉSIDENT: Que voulez-vous dire par là?

Le professeur FORWARD: Nos installations de recherche ne sont pas encore ce qu'elles devraient être dans un pays comme le Canada.

Le PRÉSIDENT: C'est parce que, dans une grande mesure, les recherches sont faites à l'étranger par les sociétés-mères.

Le professeur FORWARD: Cela est vrai dans beaucoup d'industries. Il y a peu de maisons au Canada qui fassent des recherches métallurgiques, comme en font la *Consolidated Mining and Smelting*, la Sherritt Gordon, l'Alcan et l'Inco. Il y a aussi la Dupont et la C.I.L. Mais nous n'avons que relativement peu de laboratoire de recherche industrielle au Canada.

M. SLOGAN: Croyez-vous que cela provient, entre autres causes, de ce que les industriels ne sont pas conscients de la nécessité de la recherche? Après tout, il y a nos universités qui ont des programmes de recherches. Trouvez-vous que l'industrie canadienne, en général fait preuve de négligence dans ce domaine?

Le professeur FORWARD: Il serait un peu injuste de dire cela. Une société doit avoir une certaine ampleur pour pouvoir établir un bon laboratoire de recherche. Nous n'avons pas beaucoup de grandes sociétés. A Ottawa, il y a la *Northern Electric* qui est en train de monter un excellent laboratoire de recherche.

M. SLOGAN: Si ces sociétés ne sont pas assez importantes pour pouvoir créer leurs propres laboratoires, peut-être pourraient-elles venir en aide aux universités. Estimez-vous qu'elles font leur juste part à cet égard?

Le professeur FORWARD: Une société peut difficilement verser des fonds à une université et s'attendre ensuite à ce que l'université fasse des recherches pour elle. Toute société qui fait des recherches veut bénéficier des résultats de ces recherches. Si les recherches sont faites par une université, elles tombent dans le domaine public. Les résultats des travaux qu'une société aura financés en aidant à une université seront immédiatement mis à la disposition d'autres sociétés concurrentes. On peut difficilement demander à une entreprise de verser tous ses fonds à une fondation publique.

Le PRÉSIDENT: N'est-il pas vrai que vous vous intéressez à la recherche depuis des années? N'est-il pas vrai que, pour ce qui est des entreprises canadiennes, la majeure partie de leurs recherches est faite à l'étranger? A part l'*Imperial Oil*, quelle société pétrolière fait de la recherche au Canada?

Le professeur FORWARD: Je ne connais pas bien le cas de l'industrie pétrolière.

Le PRÉSIDENT: Je ne suis pas témoin, autrement je pourrais répondre à la question.

M. DRYSDALE: Nous vous ferons témoigner plus tard, monsieur le président.

M. SLOGAN: Ne croyez-vous pas, monsieur le professeur, qu'en adoptant l'attitude que vous avez décrite les sociétés font preuve de beaucoup d'égoïsme, même si elles financent certains projets dont les résultats profitent à toute l'industrie, qu'il s'agisse de l'industrie de l'or, de l'uranium ou d'une autre industrie? Si l'industrie en question ne peut pas faire ses propres recherches, il me semble tout de même que toutes les sociétés devraient faire leur part pour établir un plan de recherche commun dont toutes bénéficieraient. Ne pensez-vous pas que les sociétés sont peut-être trop égoïstes et qu'elles ne veulent dépenser de l'argent pour la recherche que si cela leur permet de dépasser leurs concurrents?

Le professeur FORWARD: Il est bien naturel qu'une société défende ses intérêts, mais nombre d'entreprises ont aussi fourni des fonds pour financer les recherches des universités. L'*International Nickel Company* l'a fait. Cette société a un vaste programme d'aide à la recherche dans les universités canadiennes. De même, la *Consolidated Mining and Smelting Company* accorde un certain nombre de bourses pour favoriser la recherche dans les universités du pays. La *Sherritt Gordon Mines Limited* donne chaque année \$10,000 à l'Université de la Colombie-Britannique sans exiger quoi que ce soit en retour. Toute l'aide dont je parle de la part des sociétés est absolument gratuite. De son côté, l'*Aluminum Company of Canada* est en train de créer un certain nombre de bourses. La *Canadian Industries Limited* en donne depuis longtemps. Bref, les universités reçoivent une aide considérable de certaines sociétés. Ces entreprises

bénéficient d'ailleurs, pour les dons qu'elles font aux universités, de la même réduction d'impôts que pour les montants qu'elles affectent à leurs propres recherches.

J'ai dit que rien ne pousse les sociétés à donner des fonds aux universités, parce qu'une société qui voudrait, par exemple, dépenser un demi-million pour des recherches aurait le choix de faire ses propres recherches dans ses laboratoires ou de verser le montant à une université. Pour ma part, si je dirigeais le service de recherche d'une société, je recommanderais de confier les fonds aux laboratoires de la société, là où elle peut en contrôler l'emploi.

Le PRÉSIDENT: Monsieur le professeur, y a-t-il à votre connaissance une entreprise au Canada qui fait actuellement des recherches sur les utilisations possibles de l'uranium à des fins pacifiques?

Le professeur FORWARD: Une entreprise?

Le PRÉSIDENT: Une entreprise ou des particuliers. Y a-t-il, dans l'industrie canadienne, des gens qui font des recherches sur la possibilité d'utiliser l'uranium ou des produits dérivés de l'uranium dans le domaine industriel qui leur est propre?

Le professeur FORWARD: Je ne pourrais pas en ce moment vous en nommer. M. Convey pourrait vous en dire plus long que moi sur le sujet, mais nous savons déjà que certaines entreprises ont encouragé les travaux de la Direction des mines et ont même formulé des demandes. Pour ma part, j'ai causé avec des représentants de diverses sociétés canadiennes qui m'ont fait part de l'intérêt qu'ils portent à ce genre de travaux. Mais il est assez difficile de mettre les choses en marche. Je veux parler ici de projets industriels.

Le PRÉSIDENT: Continuez votre exposé, monsieur le professeur, mais nous aimerions entendre aussi ce matin M. Convey.

Le professeur FORWARD: Il existe un certain nombre d'organismes, comme la Fondation de recherches sur l'uranium. De plus les producteurs de zinc et de plomb ont élargi leurs programmes. En voyant les choses de l'extérieur, on peut dire que les producteurs d'uranium ont mis du temps à établir un programme de recherches commun. Cependant, je crois bien que c'est la première fois au Canada que des entreprises minières mettent au point un programme commun pour fournir à la recherche des fonds raisonnables et satisfaisants en vue de travaux dont elles bénéficieront toutes. Il y a longtemps que les producteurs de zinc et de plomb ont des bureaux de renseignements, mais il n'y a que trois ans qu'ils se sont réunis pour former un organisme qui fonctionne presque exactement de la même façon que notre Fondation de recherches sur l'uranium. Leur siège social, à eux, se trouve à New York: un organisme international. Il y a quatre ans environ, l'industrie du cobalt se trouvait aux prises avec les mêmes problèmes. Il y avait alors surproduction de cobalt, et le cobalt est un produit fort coûteux. Les producteurs se sont réunis pour former un bureau d'information sur le cobalt. Cette façon de procéder est donc très récente dans l'industrie des métaux non-ferreux.

Je le répète, nous ne faisons jamais assez de recherche au Canada. Il y a un domaine qui va devenir de plus en plus important d'ici quelques années; c'est le domaine de ce qu'on appelle la science des matériaux. On a déjà parlé de l'emploi des métaux, des céramiques et des matières plastiques. Dans tous ces cas, il s'agit d'allier des métaux et diverses matières. Ces procédés sont appelés à un très grand essor. Le gouvernement américain, d'ailleurs, en est conscient et il a créé au moins quatre centres de recherche dans ce domaine. Ces centres sont financés, je crois, par l'*Atomic Energy Commission* et la *National Science Foundation*, et ils travaillent de concert avec les universités. Il me semble que le temps serait venu de faire la même chose chez nous. A l'Université de la Colombie-Britannique, il y a déjà trois ou quatre ans que nous nous occupons de la science des matériaux.

Une idée qui m'est venue à l'esprit en réfléchissant à cette question de l'uranium, c'est que nous allons avoir besoin, au Canada, d'un centre de recherches dans le domaine de la science des matériaux. Il me semblerait logique de l'organiser à l'Université de la Colombie-Britannique. Il faudrait de trois à cinq millions de dollars pour l'établir et deux ou trois millions par an pour le faire fonctionner. On y ferait des recherches sur les céramiques, les alliages, les plastiques et toutes les matières qui servent à la fabrication des articles d'usage courant. On peut supposer qu'on s'y occuperait tout d'abord de l'uranium, c'est à dire des utilisations de l'uranium, du moins pendant les premières années. Par la suite on pourrait s'occuper de divers autres matériaux, ce qui rendrait de grands services à tout le monde et favoriserait le progrès général du pays.

M. FORGIE: N'est-ce pas là ce qu'on fait actuellement à Chalk River?

Le professeur FORWARD: Dans un domaine très spécifique, oui. On fait, à Chalk River, beaucoup de recherche sur ces matières de fabrication, mais c'est pour un but bien précis. Je songe à des recherches du même genre mais orientées vers des buts beaucoup plus vastes qu'à Chalk River.

M. PITMAN: J'aimerais à savoir s'il existe dans d'autres pays l'équivalent de la Fondation canadienne de recherche et s'il serait possible d'établir un organisme international.

Le professeur FORWARD: Il pourrait exister un organisme international, et je l'espère d'ailleurs. Nous voulons utiliser l'uranium canadien. Du moment que quelqu'un trouvera de nouvelles façons d'utiliser l'uranium, ce sera tôt ou tard l'uranium canadien qu'on emploiera.

M. PITMAN: Voulez-vous dire que le Canada est le premier pays à posséder un organisme comme la Fondation?

Le professeur FORWARD: Oui. Aux États-Unis, les gens du M.I.T. et d'Oak Ridge ont préparé des rapports sur des projets du genre, mais ils s'en sont par la suite désintéressés. En Afrique du Sud et dans divers pays d'Europe on a aussi manifesté de l'intérêt pour notre fondation de recherche, mais il n'existe rien du genre en Europe. Bref, si nous avons été lents à établir un organisme de ce genre, nous avons quand même été les premiers au monde à le faire.

M. SLOGAN: Serait-il possible que d'autres pays fournissent un apport?

Le professeur FORWARD: Je le crois. Cela dépend. Si nous trouvons l'idée bonne, si nous la réalisons et si nous la menons à bonne fin, je suis à peu près sûr que nous pourrions obtenir de l'aide de certains autres pays. Je ne sais pas si nous pouvons nous attendre à beaucoup de la part des États-Unis. Il me semble qu'ils seraient plus portés à aider un organisme qui leur appartiendrait.

M. SLOGAN: D'une façon générale, il semble bien que l'industrie minière ne s'intéresse à la recherche que lorsqu'elle se trouve dans une mauvaise situation.

Le professeur FORWARD: C'est possible.

M. SLOGAN: Pourtant, c'est le moment le moins indiqué pour une telle action. La situation financière des sociétés ne doit pas être très brillante en ce moment. On s'attendrait plutôt à ce qu'elles aient compris la leçon et qu'elles voient la recherche sous un autre jour. Lorsque leur situation ne sera trop mauvaise, elles pourront facilement dépenser de l'argent pour avoir en réserve de nouveaux usages éventuels pour leur produits. Elles éviteraient ainsi les difficultés auxquelles elles ont eu parfois à faire face.

Le professeur FORWARD: Je crois que cela pourrait se faire. Pour revenir à l'exemple que vous avez donné, si j'étais dans l'industrie de l'uranium, j'affecterais certainement une partie de mes revenus, non seulement à la recherche sur l'uranium, mais aussi à la prospection métallurgique. Je suis d'avis, en effet, qu'il y a de très grandes possibilités dans le domaine de la métallurgie, tout autant

que dans le domaine de l'industrie minière. Mais c'est une idée qu'il est difficile de faire admettre. Je partage d'autant plus votre avis que j'ai écrit un article en ce sens en 1940.

M. DRYSDALE: J'ai eu peu de difficulté à suivre ce qu'a dit M. Slogan. Vous avez fait remarquer que, dans le cas du cobalt, du zinc et de l'uranium, l'industrie ne s'est lancée dans la recherche que lorsqu'il y a eu surproduction. Étant donné les millions que l'industrie de l'uranium a reçus sans faire de recherches de base, il me semble qu'il serait temps que cette industrie entreprenne un programme intensif, car les \$250,000 qu'ils affectent chaque année à la recherche sont prévus pour une période de cinq ans, ce qui correspond presque à la durée de la prolongation du programme.

Le professeur FORWARD: C'est exact.

M. DRYSDALE: Vous avez dit que la recherche dans le domaine de la science des matériaux demandera de trois à cinq millions. Si l'industrie de l'uranium s'intéresse sérieusement à la recherche, je crois qu'elle ferait bien de voir cinq ans d'avance et de fournir, par exemple, un million en vue de l'établissement d'une fondation. Vous nous avez dit qu'on s'occupera tout d'abord des recherches sur l'uranium. Pour ma part, je pense bien que, lorsque vous aurez construit vos installations, vous pourrez attirer les spécialistes qui feront les recherches. Je crois même que nous pourrions attirer des gens de toutes les parties du monde et que le Canada pourrait devenir un centre de recherches sur l'uranium. Il me semble, cependant, que ce montant de \$250,000 n'est qu'une goutte d'eau et qu'il faudrait vraiment un effort concerté qui atteindrait peut-être les trois à cinq millions qui seraient nécessaires, à votre avis, pour lancer la fondation. Les industries ont par le passé bénéficié de tous les avantages et elles ne veulent pas fournir de fonds tant qu'elles ne seront pas aux prises avec certaines difficultés. Ce serait l'occasion pour elles, actuellement, de montrer de façon concrète leur intérêt, non seulement pour la recherche, mais aussi pour le progrès de l'industrie de l'uranium et pour le bénéfice de tous les Canadiens. Partagez-vous ce point de vue?

Le professeur FORWARD: Ce projet d'un centre de science des matériaux ne se limiterait pas à l'industrie de l'uranium. Il servirait les intérêts généraux de toute l'industrie canadienne.

M. DRYSDALE: Vous avez dit, je crois, que les recherches porteraient d'abord sur l'uranium.

Le professeur FORWARD: Cela pourrait être un des principaux projets du début.

Pour ce qui est des producteurs de cobalt, de zinc et de plomb, je crois qu'ils ont éprouvé certaines difficultés. En tout cas, ils avaient à l'époque un excédent de production et c'est pourquoi ils ont décidé de s'unir pour créer des fondations de recherche. L'industrie du cobalt, pour sa part, dépense chaque année de \$400,000 à \$500,000.

M. DRYSDALE: Dans le cas de l'industrie de l'uranium, vous avez dit que l'an dernier la société Denison a affecté \$50,000 à la recherche.

Le professeur FORWARD: Oui.

M. DRYSDALE: Pourriez-vous nous dire quelles sont les sociétés, s'il en est, qui ont affecté des fonds à la recherche et quel est le montant de ces fonds?

Le professeur FORWARD: Il y a l'Eldorado, bien entendu.

M. DRYSDALE: Mais, à part l'Eldorado, y en a-t-il d'autres qui ont fourni de l'argent pour la recherche?

Le professeur FORWARD: Pas que je sache, pour ce qui est des possibilités d'emploi de l'uranium.

M. DRYSDALE: Donc rien n'a été fait dans le domaine des recherches sur l'uranium. Voilà qui confirme ce que je disais. Lorsqu'il n'existait dans le monde entier que de faibles réserves d'uranium, ces sociétés, qui réalisaient des profits énormes avec leur uranium, n'ont fait preuve d'aucun intérêt pour la recherche. C'est pourquoi je trouve qu'il serait temps maintenant qu'elles versent de un à deux millions de dollars pour mettre en œuvre un programme qui pourrait donner quelque résultat. Vous avez dit que rien ne stimule la recherche au Canada. Je crois, pour ma part, qu'une des difficultés provient de ce que l'on n'a pas les fonds nécessaires pour se procurer le matériel. Une fois que vous aurez les fonds et le matériel, vous trouverez bien des gens pour faire la recherche, peu importe d'où ils viennent. Après l'énorme retard dont elle a fait preuve, l'industrie de l'uranium doit, à mon sens, entreprendre maintenant un programme intensif.

Le professeur FORWARD: En toute justice, je crois qu'il faut voir l'industrie de l'uranium sous un autre jour. Tout métal a son histoire, qui est une histoire de croissance. Cela est vrai pour le nickel, le tungsten, le plomb, le zinc, le cobalt et tous les autres métaux. Il y a une courbe de croissance que l'on retrouve pour tous. Dans certains cas, cette croissance a même pris plus de cinq mille ans. C'est le cas du plomb, par exemple. L'aluminium est né depuis une centaine d'années. L'uranium ne date que d'une quinzaine d'années, de sorte qu'il s'agit là d'une industrie absolument nouvelle. Il faut du temps pour comprendre les problèmes qui se posent à une industrie de ce genre. Il y a longtemps que l'Institut de recherches sur l'aluminium a été créé, mais il lui a fallu cinquante ou soixante ans pour comprendre ces problèmes. Dans le cas de l'uranium, il s'agit d'une industrie encore toute récente, mais je crois que nous comprenons déjà les problèmes qui se posent et que nous devrions dès maintenant tenter de les résoudre.

M. SLOGAN: On discute beaucoup des possibilités de l'uranium enrichi. La fondation va-t-elle faire des recherches à ce sujet?

Le professeur FORWARD: Non, ce n'est pas son rôle. La fondation s'occupe des emplois non nucléaires. Il s'agit là d'un emploi nucléaire.

Le PRÉSIDENT: Vous espérez trouver, par la recherche, de nouveaux emplois pour l'uranium?

Le professeur FORWARD: Absolument.

Le PRÉSIDENT: Vous en êtes sûr?

Le professeur FORWARD: On n'est jamais sûr; on espère. En se fondant sur ce que l'on croit et en mettant de son côté la statistique, on finit par réussir.

M. DRYSDALE: Mais vos chances sont beaucoup plus grandes si vous travaillez en commun. Si vous avez dix savants qui travaillent à un projet, vos chances sont bien meilleures que si vous n'en avez qu'un.

Le professeur FORWARD: Certainement.

M. DRYSDALE: Croyez-vous qu'on ne devrait faire des recherches que lorsqu'on a une surproduction d'un métal et que c'est seulement alors qu'on devrait chercher à trouver de nouveaux emplois de ce métal, de l'uranium par exemple.

Le professeur FORWARD: Il est difficile de répondre à cette question. Il y a bien des choses qui poussent à la recherche. Chez beaucoup de gens, c'est tout simplement la curiosité.

M. DRYSDALE: Je le sais bien. Mais ai-je raison de dire qu'à votre avis il ne faut pas chercher à trouver de nouveaux emplois d'un produit comme l'uranium tant qu'il ne semble pas y avoir surproduction?

Le PRÉSIDENT: Le professeur a dit plus tôt qu'on aurait dû le faire deux ou trois ans auparavant.

M. DRYSDALE: Je voudrais savoir ce qu'il en pense et non pas ce que vous pensez qu'il pense.

Le professeur FORWARD: Je répète que je ne sais pas au juste ce que je dois penser.

M. DRYSDALE: Vous dites que l'uranium a connu une sorte de période de croissance.

Le professeur FORWARD: Oui.

M. DRYSDALE: Vous avez fait remarquer que la recherche coïncide avec la surproduction. Trouvez-vous cela normal, ou estimez-vous que pour des raisons morales ou autres on devrait commencer plus tôt les recherches?

Le professeur FORWARD: Normalement on apprend à produire un métal avant de lui trouver des emplois. Après avoir produit de l'aluminium, il nous a fallu trouver des façons de l'utiliser. Il en a été de même pour le cuivre, le fer-blanc et les autres métaux. Recherche et production vont de pair. Dans la vie de chaque métal il y a des périodes de surproduction. Les raisons d'agir sont alors plus fortes et plus pressantes. Les sociétés, comme les particuliers, ne font pas de grands efforts tant que le danger n'est pas à la porte.

Le PRÉSIDENT: Le mot «surproduction» a un sens assez relatif. Il y a surproduction de plomb et de zinc, mais nous pouvons utiliser ces métaux de bien des façons. Dans le cas qui nous intéresse, nous n'avons guère, jusqu'à présent, utilisé le produit qu'à une seule fin. Ce que M. Drysdale veut dire, je crois, c'est que nous ne devrions pas attendre qu'il y ait surproduction pour commencer les recherches.

Le professeur FORWARD: Cela me semble vrai si l'on veut songer à l'avenir. On ne devrait pas attendre d'avoir des difficultés pour étudier les possibilités d'un métal.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que vous avez autre chose à nous dire?

Le professeur FORWARD: Je ne crois pas. J'ai rédigé ces notes hier soir au cas où elles vous intéresseraient.

Le PRÉSIDENT: Serez-vous en ville tout le reste de la semaine?

Le professeur FORWARD: Oui.

Le PRÉSIDENT: Alors, messieurs, étant donné que M. Convey est ici, nous pourrions sans doute l'entendre dès maintenant. Par ailleurs le professeur Forward sera à notre disposition jeudi si vous voulez le faire revenir.

Messieurs, je suis sûr que vous connaissez tous M. Convey, et que vous connaissez aussi sa réputation.

M. JOHN CONVEY (*Directeur, Direction des mines au ministère des Mines et Relevés techniques*): Je suis en charge de la Direction des mines, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous un exposé à nous présenter avant de répondre aux questions? Nous avons entendu le témoignage du professeur Forward et nous sommes au courant de ce qu'a fait la Direction des mines. Avez-vous quelque chose à dire au Comité?

M. CONVEY: Je voudrais écarter tout de suite certains doutes que l'on a exprimés ce matin au sujet de l'industrie minière et de sa collaboration dans le domaine de la recherche. Le professeur Forward a dit que nous nous occupions de la science des matériaux.

Il y a au Canada une association des producteurs de zinc et de plomb. Ce groupement, qui existe depuis sept ou huit ans, collabore avec nous, à Ottawa, dans des travaux de recherche dont le but est de trouver de nouveaux emplois possibles pour le plomb et le zinc.

Il y a aussi l'Institut des fonderies d'acier du Canada, qui fait des recherches ici à Ottawa et qui collabore entièrement avec nous.

Et maintenant, pour ce qui est du métal qui nous intéresse, c'est-à-dire l'uranium, je crois qu'un des plus grands succès des cinq dernières années est précisément d'avoir pu grouper en quelque sorte en une seule famille les producteurs canadiens d'uranium en vue de faire des recherches portant spécialement sur de nouvelles possibilités d'emploi de ce métal.

Or, quand on parle de recherche, il ne faut pas oublier que la recherche comprend la découverte des minerais, la mise au point de procédés techniques d'extraction du minerai et l'amélioration des procédés qui permettent d'obtenir des métaux à partir des minerais qu'on a découverts. Depuis une quinzaine d'années, l'industrie minière canadienne a dépensé des sommes énormes pour mettre au point ces procédés.

Nous lui avons d'ailleurs accordé notre collaboration. Nous avons servi d'agents de liaison ou, si vous le préférez, de catalyseurs pour réunir ces groupes. Il en a été de même dans le cas des organismes de recherche provinciaux et des universités. Autrement dit, il y a maintenant bien des années que l'industrie de l'uranium s'efforce d'améliorer son sort.

Nous en arrivons maintenant à la recherche de nouveaux modes d'utilisation de l'uranium. Ce n'est qu'il y a deux ans, après une entrevue avec M. Gilchrist de l'Eldorado, que nous avons décidé de chercher à utiliser l'uranium autrement que comme combustible pour les réacteurs.

On nous demande parfois pourquoi nous ne l'avons pas fait plus tôt. La réponse est simple et évidente: il n'y avait pas d'uranium, et je parle du métal même, disponible à d'autres fins que le fonctionnement des réacteurs atomiques. Même si nous l'avions voulu, nous n'aurions pas pu obtenir d'uranium pour d'autres fins, et même aujourd'hui il n'est pas toujours très facile de trouver assez de ce métal pour nos travaux.

De plus, lorsque nous avons commencé, nos premiers succès ont été fort encourageants, mais il est vite devenu évident que, si nous voulions aider vraiment l'industrie de l'uranium, il nous fallait accélérer l'exécution de notre programme.

A la direction des mines, nous avons eu de l'aide de la part de l'Eldorado, mais cela ne suffisait pas pour accélérer la mise en œuvre de notre programme. Cette aide supplémentaire, je ne pouvais pas l'obtenir par la voie régulière du Conseil du Trésor, afin d'obtenir de nouveaux postes pour notre personnel. Le problème est très difficile à résoudre.

Même l'an dernier, je n'ai pu créer que sept nouveaux postes à la Direction des mines. Notre ministère en a établi à peu près 123, mais nous en avons eu moins que l'administration. C'est le Conseil du Trésor et la Commission du service civil qui ont décidé du nombre de postes dont nous avions besoin. Nous n'avons donc que sept nouveaux postes dans le domaine en question.

Cependant, l'Eldorado est venue à notre aide et, après avoir causé avec moi, M. Gilchrist a décidé qu'il était temps que les entreprises industrielles fassent un effort commun pour chercher de nouveaux emplois pour l'uranium. C'est ainsi qu'est née la *Canadian Uranium Foundation*, dont vous avez entendu parler ce matin. Autrement, sans l'initiative de M. Gilchrist, je ne sais pas si la fondation existerait aujourd'hui. D'autre part, l'industrie commençait à se demander si elle ne pourrait pas servir ses propres intérêts en mettant en œuvre un programme de recherches. Pour réaliser ce programme, il fallait un chef comme M. Gilchrist.

Je vais maintenant être plus précis sur ce que nous avons fait à la Direction des mines dans le domaine de la recherche sur l'uranium. Vous vous souvenez que je vous ai déjà expliqué exactement ce que nous faisons. Il y a de cela environ trois ans, je crois. A cette époque, nos efforts, pour ce qui est de l'uranium, portaient sur l'amélioration et la mise au point de

nouveaux procédés de traitement du minerai d'uranium. Nous continuons de travailler en ce sens, mais nous le faisons maintenant avec l'aide directe des industriels.

En d'autres termes, une partie du travail se fait dans nos laboratoires, mais chaque mine, chaque établissement appartenant aux producteurs est devenu aujourd'hui un véritable laboratoire. Nous faisons donc presque chaque semaine des échanges de personnel avec ces mines et ces usines.

Passons maintenant à une autre phase du travail, dont nous nous occupons activement depuis un certain temps, à vrai dire depuis environ 15 ans. Il s'agit ici du contrôle des opérations qui se rapportent à l'uranium, particulièrement du point de vue santé. C'est ainsi que l'on met au point les mesures de protection nécessaires pour la manipulation des matières radioactives. Ce travail aboutit normalement à la recherche des possibilités d'utilisation des isotopes radioactifs.

Nous avons donc un groupe de 18 personnes extrêmement actives, 12 professionnels et 6 techniciens, qui travaillent dans ce domaine. Pour ce qui est des procédés de traitement, nous avons dix spécialistes, soit 6 professionnels et 4 techniciens. Enfin, nous avons un laboratoire chimique très actif, dont nous avons besoin pour les travaux d'analyse.

Et maintenant parlons de notre principal travail; la découverte de nouveaux emplois de l'uranium autres que l'utilisation de ce métal, comme combustible pour les réacteurs atomiques. Nous avons un groupe d'environ six personnes qui travaillent en étroite collaboration avec l'usine de Chalk River à la préparation de combustibles pour les réacteurs. Mais, depuis deux ans, nous avons orienté principalement nos efforts sur la physique métallurgique, c'est-à-dire l'emploi de l'uranium dans le traitement de certains métaux.

C'est dans ce domaine que nos succès nous permettent peut-être de prévoir un avenir un peu meilleur pour l'industrie de l'uranium. Nous nous sommes aperçus que l'uranium est un métal réactif, c'est-à-dire qu'il est réactif chimiquement en plus d'émettre des radiations. Cette activité chimique est associée à la propriété qu'a l'uranium de pouvoir se combiner avec des éléments comme le carbone, l'hydrogène, le soufre, l'azote et l'oxygène. Nous avons donc immédiatement songé que nous pourrions utiliser l'uranium comme agent de nettoyage dans la fabrication de l'acier. De plus, nous avons étudié ses possibilités d'emploi dans la fabrication des catégories d'acier où la production se fait sur une très vaste échelle, c'est-à-dire les aciers de faible alliage et les aciers au carbone ordinaires. Nous avons ajouté un peu d'uranium à l'acier et les résultats ont été fort encourageants.

En 1929, à la Direction des mines, on avait déjà ajouté de l'uranium à l'acier. A cette époque-là, cependant, lorsqu'on parlait d'alliages, on songeait à des additions quantitativement fortes; on comptait par pelletées. De nos jours, on sait que l'addition d'une infime quantité d'un métal peut suffire pour donner le résultat désiré. Bien entendu, il a fallu environ trente ans de recherche pour en arriver là.

Nous avons donc commencer par ajouter une petite quantité d'uranium, parfois moins d'une livre, à une tonne d'acier fini. Nous avons vite constaté que cet uranium produisait un acier de grain très fin.

Nous avons fait alors des expériences pratiques. Nous avons constaté ainsi que l'acier obtenu résiste à toute tentative de corrosion, propriété qui est indispensable si l'on veut faire des études microscopiques de structures métalliques. Quoi qu'il en soit, nos expériences nous ont révélé d'intéressantes possibilités d'utilisation, notamment pour la protection contre la corrosion.

Par la suite, d'autres essais ont démontré que l'uranium augmente la résistance de l'acier à l'usure. Autrement dit, l'acier que nous avons ainsi produit offrait une durabilité bien supérieure à celle de certains aciers qu'on fabrique actuellement. Cette découverte nous a fait orienter nos recherches vers d'autres domaines relatifs aux métaux ferreux.

Nous sommes intéressés aux aciers alliés utilisés sous de fortes températures, par exemple dans la tuyauterie ou dans les moteurs à réaction.

Dans ces cas, l'usure est attribuable partiellement à l'oxydation et à la détérioration granulaire du métal, c'est-à-dire que le métal se désagrège. Nous avons découvert que l'addition de quelques millièmes d'uranium permet d'empêcher cette désagrégation.

Je vous ai apporté deux échantillons qui vous donneront une idée plus précise que si je vous présentais un exposé purement technique. Le premier échantillon est de l'acier au carbone ordinaire, sans uranium. Vous pouvez le faire circuler. Vous constaterez que la surface de l'acier est très rugueuse.

Cet acier a été soumis à un milieu corrosif, c'est-à-dire une solution diluée d'acide chlorhydrique oxygéné. Cette épreuve illustre la corrosion générale qui se produit dans la plupart des emplois de l'acier de la vie courante.

Le second échantillon est de l'acier de même coulée que le premier, la production ayant simplement été divisée en deux. Ce deuxième échantillon a été traité de la même façon que l'autre. Il contient, cependant, 0.1 p. 100 d'uranium. Vous noterez qu'il ne présente aucune trace de corrosion en profondeur, ce qui fait que sa surface est lisse et douce. Cela illustre les résultats que nous avons réussi à obtenir. Bien entendu, il y a une grande différence entre les travaux de laboratoire et l'application de leurs résultats au domaine industriel.

Nous travaillons actuellement en collaboration avec la *Dominion Steel and Coal Company*, la *Steel Company of Canada*, l'*Algoma Steel* et la *Page Hersey*. De plus, je crois que la *Dominion Foundry and Steel Company* commence à s'intéresser à l'utilisation de l'uranium dans la fabrication de l'acier. Bref, nous commençons à entrevoir des emplois possibles pour notre acier uranisé.

Dans nos travaux nous devons écarter tous les dangers du point de vue santé. Nous avons donc pris les précautions nécessaires contre les radiations, en étroite collaboration avec le ministère de la Santé nationale et du Bien-être social. Autrement dit, dans l'exécution de nos travaux nous nous occupons non seulement de la production de l'acier uranisé mais aussi des mesures de protection sanitaire. Il y a certaines tolérances que nous ne pouvons pas dépasser et jusqu'à présent nous sommes restés bien en deçà de ces limites.

A part l'utilisation de l'uranium dans la fabrication de l'acier, nous avons tout un programme qui porte sur l'addition d'uranium aux métaux non ferreux. C'est ainsi que nous ajoutons de l'uranium au cuivre, ce qui donne des améliorations de nature physique sans amoindrir la conductibilité du cuivre nécessaire à l'industrie de l'électricité. De même nous allions l'uranium à l'aluminium et nous avons beaucoup travaillé à allier aussi au zinc et au plomb. De fait, nous commençons même à ajouter maintenant de l'uranium à la fonte, c'est-à-dire à la fonte grise ordinaire. Nous obtenons des résultats encourageants et d'ici un an ou deux nous espérons trouver des utilisations pratiques pour nos découvertes.

Voilà qui termine, monsieur le président, mon exposé des travaux que nous avons faits.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie, monsieur Convey. Étant donné la grande importance de l'acier, nous supposons que, parmi les diverses utilisations de l'uranium dont vous nous avez parlé, la fabrication de l'acier doit être une des principales. Pourriez-vous nous donner une idée de la quantité d'uranium dont on pourrait avoir besoin?

M. CONVEY: Comme chercheur, je préférerais ne pas jouer au devin pour prédire combien il nous faudra plus tard de livres d'uranium. J'aimerais mieux attendre, pour répondre à cette question, que certaines de nos récentes découvertes aient fait leurs preuves.

Le PRÉSIDENT: Vous utilisez une livre d'uranium par tonne d'acier?

M. CONVEY: Cela peut aller d'une à quatre livres. Parmi les utilisations que nous étudions actuellement, il y a, par exemple, la fabrication d'essieux pour les wagons de marchandise. La rupture de ces essieux est attribuable presque exclusivement à ce qu'on appelle l'usure de la matière. Les vibrations répétées et les chocs que subissent les essieux lorsqu'ils sont en usage causent la détérioration de la structure de l'acier et finissent par causer la rupture. Généralement, cette rupture provient de la présence de carbone et de silicium, comme cela arrive parfois dans la fabrication des aciers. Il semble bien que l'uranium peut désormais éliminer ces matières indésirables.

Nous faisons des épreuves sur l'acier avec l'aide de la *Dominion Steel and Coal Company*. De plus, dans l'Ouest du pays, nous étudions des aciers traités à l'uranium en vue de la fabrication de tiges de pompes aspirantes pour l'industrie du pétrole. Ces pompes servent à faire monter le pétrole à la surface. Les tiges se brisent par suite de la corrosion et de l'usure. Nos expériences de laboratoire indiquent que nous avons réussi à augmenter considérablement la durabilité de ces tiges, mais nos épreuves ne sont pas encore achevées.

Quant à nos autres expériences qui sont actuellement en cours, je préfère ne pas en parler pour le moment.

M. BRUNSDEN: Ces explications, monsieur le président, ne sont pas seulement intéressantes: elles sont aussi d'une grande utilité pour l'industrie. Je me demande si notre distingué témoin pourrait aussi nous parler de l'utilisation de l'uranium pour améliorer le sort de l'être humain.

M. CONVEY: Il me semble que tout ce que nous faisons pour améliorer, avec l'uranium, les métaux qui nous servent dans la vie quotidienne contribue à améliorer le sort de l'être humain. Mais, si vous voulez parler de l'emploi de l'uranium à des fins médicales, je ne peux pas vous renseigner, car j'ignore tout de la question.

M. SLOGAN: Je voudrais revenir à vos premières remarques. Vous avez alors différé d'opinion avec certains membres du Comité qui ont déclaré que l'industrie de l'uranium et l'industrie minière n'ont pas fait preuve d'autant d'esprit de collaboration que l'industrie de la pêche, par exemple. Vous nous avez dit aussi que vous avez eu un peu de difficulté avec le Conseil du Trésor pour obtenir une augmentation de personnel.

J'étais membre du Comité des mines lorsque la Direction des mines y a comparu. Je crois que le Comité des mines a fait un excellent travail en recommandant au gouvernement diverses améliorations, comme la création de nouveaux postes. Je dirais même que j'étais plus que favorable à la Direction des mines en cette occasion. Mais cette fois-ci, je ne crois pas pouvoir partager votre point de vue. Prenons, par exemple, le cas de l'industrie de l'uranium. Les sociétés d'uranium réalisent des profits, je crois, et, une fois leurs contrats exécutés, elles auront un bénéfice de l'ordre de 184 millions de dollars.

Vous avez déclaré qu'au début c'est la Direction des mines qui a commencé la recherche en vue de trouver de nouvelles utilisations pour l'uranium. Vous avez ajouté que vous avez connu certaines difficultés financières et qu'alors l'Eldorado s'est portée à votre aide. Pourquoi les autres producteurs d'uranium n'en ont-ils pas fait autant? Ils avaient été sollicités, à ce que nous dit M. Gilchrist. On nous a bien dit qu'ils ont été abordés mais qu'ils ont refusé leur aide.

M. CONVEY: A l'origine lorsque nous avons commencé ces travaux, il n'y avait pas d'uranium disponible. Ce n'est que tout récemment que l'uranium est devenu disponible pour des recherches sur ses possibilités d'emploi et, quand je dis «tout récemment», je veux dire depuis deux ans. Auparavant, à moins qu'il ne s'agisse de réacteurs nucléaires, on ne pouvait pas obtenir d'uranium pour fins de recherche.

M. SLOGAN: Vous dites depuis deux ans?

M. CONVEY: Disons plutôt: depuis un an. A l'époque, quand nous avons demandé à l'industrie de participer au programme de recherches, nous n'étions pas trop sûrs nous-mêmes des résultats que nous allions obtenir. Voyez-vous, dans le domaine des recherches pratiques, il ne s'agit pas de savoir combien d'argent il faut ni si 100 ou 200 personnes y travaillent, mais plutôt si l'on a une idée qui vaut la peine d'être mise à l'essai.

M. SLOGAN: Vous nous avez dit qu'à cette époque il vous fallait un personnel plus nombreux et que le Conseil du Trésor était difficile à convaincre?

M. CONVEY: En effet.

M. SLOGAN: Trouvez-vous normal que les contribuables canadiens soient appelés à payer les dépenses d'une industrie qui fait de si grands bénéfices?

M. CONVEY: Je ne voudrais pas poursuivre cette discussion; mais, si l'on additionne les traitements de la vingtaine d'employés dont nous avons besoin et si l'on compare ce total à la valeur de l'ensemble de l'industrie des métaux (et non pas seulement l'industrie de l'uranium, parce que nous nous occupons de tous les métaux à la Direction des mines) on constatera que la recherche ne coûte vraiment pas cher!

Lorsqu'on examine un organisme comme la Direction des mines avec tous ses laboratoires et ses diverses ressources, on se pose immédiatement bien des questions. Toutes se rapportent aux limites que le manque de personnel impose à nos progrès. Nous pourrions faire beaucoup plus si nous avions plus de personnel.

Le PRÉSIDENT: Il y a quelques instants, monsieur Convey, nous parlions de l'*International Nickel*. Ce n'est pas le Gouvernement qui s'est porté au secours de cette société, après la Première Guerre mondiale. C'est la société elle-même qui a entrepris son programme de recherches.

M. CONVEY: C'est exact. C'est bien ce qu'a fait, à l'époque, l'*International Nickel*; mais n'oublions pas que le Gouvernement n'avait pas alors les laboratoires voulus pour ce genre de travaux.

Le PRÉSIDENT: C'est l'entreprise privée qui a ouvert la voie, à cette époque, au succès que l'industrie du nickel connaît aujourd'hui.

M. CONVEY: Cela provient de ce qu'il n'y avait pas alors au Canada d'installations de recherche suffisantes pour le plomb, le fer et le zinc, et même pour tous les autres métaux qu'on produisait. Il en a été ainsi jusqu'à ce que, pendant la Seconde Guerre mondiale, par la création de ses laboratoires métallurgiques, la Direction des mines organise un groupe de recherche qui s'appelle maintenant la Division de la physique métallurgique. C'est ainsi que nous avons maintenant, au Canada, un laboratoire de recherches métallurgiques. Dans le domaine de la recherche scientifique, nous n'en sommes qu'à nos débuts au Canada, mais depuis 20 ans nous avons fait de remarquables progrès.

M. DRYSDALE: Vous dites pourtant que jusqu'à il y a deux ans il était impossible de trouver de l'uranium à des fins de recherche.

M. CONVEY: En effet. Ainsi, par exemple, nous avons fait des recherches sur l'uranium avec les techniciens de l'Eldorado et de Chalk River, mais nos objectifs entraient dans le cadre du programme du Gouvernement relatif aux réacteurs. Autrement dit, il n'avait jamais été question des possibilités industrielles de l'uranium.

M. DRYSDALE: Voulez-vous dire qu'avant les deux dernières années les universités et les groupes de recherche privés ne pouvaient pas obtenir de permis pour faire des recherches sur l'uranium?

M. CONVEY: Comprenez-moi bien. Il s'agissait de recherches de base portant sur les caractéristiques physiques de l'uranium et sur la possibilité de s'en servir pour faire des alliages pour les réacteurs. Il y a une grande différence

entre la recherche de base et la recherche industrielle. Ce que nous faisons à l'heure actuelle n'est pas de la recherche de base, bien que nous ayons une équipe d'à peu près sept spécialistes qui font des recherches de base sur l'uranium et ses possibilités comme alliage.

M. DRYSDALE: Vous sembliez dire au début de votre exposé qu'il était impossible jusqu'à il y a deux ans d'obtenir de l'uranium à des fins de recherches. Cela n'est donc pas exact, en ce sens que le ministère accordait des permis pour la recherche.

M. CONVEY: Je ne suis pas membre de la Commission de contrôle de l'énergie atomique. Sans doute que M. Gilchrist pourrait répondre à votre question.

M. DRYSDALE: Comme témoin, vous n'en savez rien?

M. CONVEY: Je ne sais pas si la chose était possible.

Le PRÉSIDENT: M. Gilchrist est ici.

M. DRYSDALE: Ce ne sont pas les déclarations de M. Gilchrist qui m'intéressent, mais ce que dit M. Convey. Dans ses premières remarques, il semblait vouloir dire que jusqu'à il y a deux ans il était impossible de trouver de l'uranium pour des fins de recherche. Comme cela m'a quelque peu étonné, je cherche à découvrir ce que M. Convey connaît de la question. Je sais bien que M. Gilchrist pourrait probablement nous en dire plus long, mais c'est M. Convey qui nous a dit cela, et non pas M. Gilchrist. Je voudrais donc savoir ce que M. Convey voulait dire.

M. CONVEY: En ce qui me concerne, dans toutes les recherches que nous avons faites sur l'uranium nous n'avons jamais reçu et je ne crois pas que nous aurions pu obtenir de l'uranium pour d'autres fins que pour des travaux qui avaient trait aux réacteurs.

M. DRYSDALE: Mais vous n'avez jamais demandé de l'uranium pour des fins particulières et vous ne savez pas si d'autres organismes ont demandé des permis pour la recherche. Remarquez que je ne dis pas cela pour vous critiquer.

M. CONVEY: Je n'ai fait que relater ma propre expérience.

M. McILRAITH: Il est clair que M. Drysdale a posé des questions auxquelles les deux témoins qui sont ici estiment qu'ils n'ont pu donner des réponses suffisantes. Je trouve que nous avons droit à des réponses.

M. DRYSDALE: Je ne suis pas sûr de vous comprendre. Étiez-vous ici lorsque M. Convey a commencé son exposé?

M. McILRAITH: Non, mais vous avez posé trois questions à la suite et vous avez interrompu le témoin de façon à l'empêcher de donner une réponse complète. Le président a tenté d'intervenir afin de permettre à M. Gilchrist de compléter une réponse qui lui semblait insuffisante.

M. DRYSDALE: M. Convey a fait une déclaration qui revenait à dire que, jusqu'à il y a deux ans, il était impossible d'obtenir de l'uranium pour la recherche. Je cherchais à lui faire préciser ce qu'il a voulu dire par là.

M. McILRAITH: Vos trois questions avaient trait à cette déclaration antérieure. Selon toutes les apparences, les deux témoins ont jugé qu'on n'avait pas donné de réponse complète. Je trouve que, lorsqu'un membre du Comité pose une question, nous devrions obtenir une réponse complète.

M. DRYSDALE: La réponse est complète, parce que M. Convey est bien le seul à pouvoir répondre à sa propre question. Si vous voulez expliquer à sa place ce qu'il a voulu dire, allez-y!

M. GILCHRIST: Je crois pouvoir éclaircir la question. On peut dire, je pense, que l'uranium n'était pas disponible aux fins de la recherche industrielle. En fait, à cette époque, il y a de cela deux ans, on manquait beaucoup d'uranium pour les armements et il fallait donc fournir une très bonne raison pour faire acheminer de l'uranium vers des travaux de recherche qui n'avaient pas trait aux armements.

M. BRUNSDEN: Comment expliquez-vous alors la mise au point de la bombe au cobalt?

M. GILCHRIST: La production de la bombe au cobalt ne demande pas beaucoup d'uranium. M. Convey pourrait vous expliquer cela mieux que moi.

M. BRUNSDEN: Vous dites qu'elle n'en demande pas beaucoup, mais on nous a laissé entendre qu'il n'y avait pas du tout d'uranium pour la recherche!

M. CONVEY: On emploie, pour la bombe au cobalt, un isotope qui provient normalement d'un réacteur atomique et c'est pourquoi on n'a à peu près pas besoin d'uranium.

M. AIKEN: Cela fait partie des usages nucléaires de l'uranium?

M. CONVEY: Oui.

M. DRYSDALE: Puis-je poser d'autres questions à M. Gilchrist, toujours à ce sujet? Savez-vous si l'organisme chargé d'accorder les permis a refusé des permis à des gens qui voulaient de l'uranium pour des fins de recherche?

M. GILCHRIST: Avant que je m'occupe de la question, je n'en savais rien. Il n'y a qu'un peu plus de deux ans que je suis membre de la Commission de contrôle de l'énergie atomique. Au moment où je suis entré à la Commission, il n'y avait pas de demandes de permis pour des recherches autres que celles que j'ai mentionnées.

M. DRYSDALE: Par conséquent, vous n'êtes pas au courant de demandes de permis pour fins de recherche qu'on aurait rejetées?

M. GILCHRIST: Non, mais je sais que, si de telles demandes avaient été présentées, les permis auraient été refusés.

Le PRÉSIDENT: S'ils s'étaient intéressés aux possibilités de l'uranium et s'ils avaient eu les laboratoires voulus, les producteurs d'uranium n'auraient-ils pas pu en utiliser une petite quantité pour la recherche? Vous ne vous souvenez d'aucune demande en ce sens qu'on aurait rejetée?

M. GILCHRIST: Non.

M. CONVEY: Pour répondre partiellement à votre question, je puis dire que, lorsque nous avons annoncé que nous traitons l'acier avec de l'uranium, toutes les grandes sociétés d'acier nous ont demandé de leur communiquer nos résultats.

Le PRÉSIDENT: Ces résultats ont-ils été brevetés?

M. CONVEY: Oui.

Le PRÉSIDENT: Les sociétés ont-elles payé la Direction des mines pour pouvoir se servir de vos résultats?

M. CONVEY: Oui, nous sommes en train actuellement de régler les questions juridiques.

M. DRYSDALE: Vous avez dit que vous avez collaboré avec les sociétés d'uranium dans la recherche sur le traitement des minerais?

M. CONVEY: En effet.

M. DRYSDALE: Combien aviez-vous d'employés pour travailler à ce programme et quel en était le budget annuel?

M. CONVEY: A l'heure actuelle, une dizaine de personnes y travaillent. Le programme coûte au gouvernement environ \$80,000 par an. Il y a cinq ans, le chiffre était beaucoup plus considérable.

M. DRYSDALE: Les traitements en question avaient pour but d'améliorer le produit ou encore de tirer meilleur parti possible du minerai, n'est-ce pas? Autrement dit, c'étaient les producteurs qui en bénéficiaient.

M. CONVEY: Oui, le but du traitement était de réduire les frais d'entretien et d'améliorer le produit tiré des mines.

M. DRYSDALE: Le ministère est-il rémunéré par les producteurs d'uranium pour les services qu'il leur fournit ainsi?

M. CONVEY: Non, mais nous bénéficions d'une certaine collaboration. Nous nous servons d'une partie de leur personnel.

M. DRYSDALE: Toujours à propos de l'emploi de l'uranium à des fins non nucléaires, vous dites que vous avez un certain personnel à votre disposition. De combien de gens se compose-t-il et quel en est le budget annuel?

M. CONVEY: Nous avons douze personnes: six professionnels et six techniciens.

M. DRYSDALE: Et quel est le budget annuel?

M. CONVEY: Environ \$100,000.

M. DRYSDALE: Ce personnel travaille-t-il dans vos propres établissements ou dans l'industrie et dans d'autres organismes de recherche?

M. CONVEY: Pour la plupart, ces employés travaillent dans nos propres établissements. Mais, si une entreprise industrielle nous demande de l'aide technique, par exemple pour l'emploi d'un indicateur radioactif dans une mine, notre personnel se rend alors sur les lieux avec tout son matériel technique pour instruire le personnel de la mine.

M. DRYSDALE: Pour les services du genre, le ministère ou le Gouvernement reçoit-il quelque chose des producteurs d'uranium?

M. CONVEY: Les dépenses occasionnées par ces services nous sont remboursées. De plus, si nous avons besoin d'un article de matériel que nous n'avons pas, ce sont les mines qui nous le fournissent, de même qu'elles nous fournissent tout le personnel supplémentaire, dont nous avons besoin.

M. DRYSDALE: Le ministère tire-t-il quelque revenu des nouveaux procédés qu'il met au point?

M. CONVEY: Quand la Direction des mines met au point un nouveau procédé, les revenus vont à Sa Majesté la Reine.

M. DRYSDALE: Connaissez-vous des cas où le ministère a ainsi touché des revenus?

M. CONVEY: Dans ce domaine, nous avons actuellement un ou deux brevets en vigueur. Mais il est difficile de dire ce que cela nous rapportera.

M. DRYSDALE: Mais jusqu'à présent vous n'avez rien retiré?

M. CONVEY: Rien d'intéressant.

M. DRYSDALE: Et pour ce qui est de la recherche sur l'uranium? Vous a-t-on fourni quelque aide?

M. CONVEY: Nous avons un ou deux brevets que nous partageons avec l'Eldorado. M. Gilchrist me reprendra si je me trompe, mais je crois que le Canada a une entente avec les États-Unis et le Royaume-Uni pour partager ces procédés de production. Autrement dit, nous pouvons utiliser les leurs gratuitement et eux les nôtres.

On pourrait, bien entendu, calculer en dollars et en cents ce que nous aurions retiré si nous avions vendu des permis. Par ailleurs, nous avons mis au point des instruments qui nous ont probablement remboursé ce que ces brevets nous ont coûté.

Le PRÉSIDENT: Il fut un temps, dans cette industrie, où les producteurs s'intéressaient bien plus aux redevances qu'à la recherche.

M. CONVEY: Voulez-vous dire que ce qui les intéressait, c'était bien plus les bénéfices que la recherche proprement dite?

Le PRÉSIDENT: Ne s'intéressaient-ils pas plus, un certain temps, à ce que leurs brevets leur rapportaient qu'à la recherche proprement dite?

M. CONVEY: Je dirais que certaines entreprises minières songent dès le début aux résultats ultimes. Dès qu'il a été question des recherches sur l'uranium, elles ont examiné ce qui avait déjà été fait et elles ont envisagé ce que les recherches pourraient leur rapporter.

M. PITMAN: Nous avons l'impression que les producteurs n'avaient pas montrer d'intérêt pour ces recherches. Je croyais que de toute façon ils ne pouvaient pas faire de recherches parce qu'il n'y avait pas d'uranium disponible à cette fin. Est-ce exact?

M. CONVEY: En plus de cela, aucun d'eux n'avait les installations nécessaires pour faire des recherches sur les métaux. En conséquence, comment auraient-ils pu faire des recherches? J'admets que, dans son ensemble, l'industrie minière au Canada ne s'intéresse pas vraiment à la recherche. Il y a cependant certaines entreprises qui s'y intéressent, mais c'est le résultat de la nécessité. Même maintenant, avec un programme intensif, vous ne pourriez pas les entraîner dans notre sillon. Autrement dit, c'est par nécessité que notre industrie commence à songer à l'opportunité de faire de la recherche.

Le PRÉSIDENT: Jusqu'à présent, tout ce que les industriels voulaient, c'était de faire des bénéfices.

M. CONVEY: Jusqu'à présent, ils voulaient vendre leurs produits, et c'est surtout cela qui les intéressait.

Le PRÉSIDENT: Le Comité veut-il que M. Convey revienne?

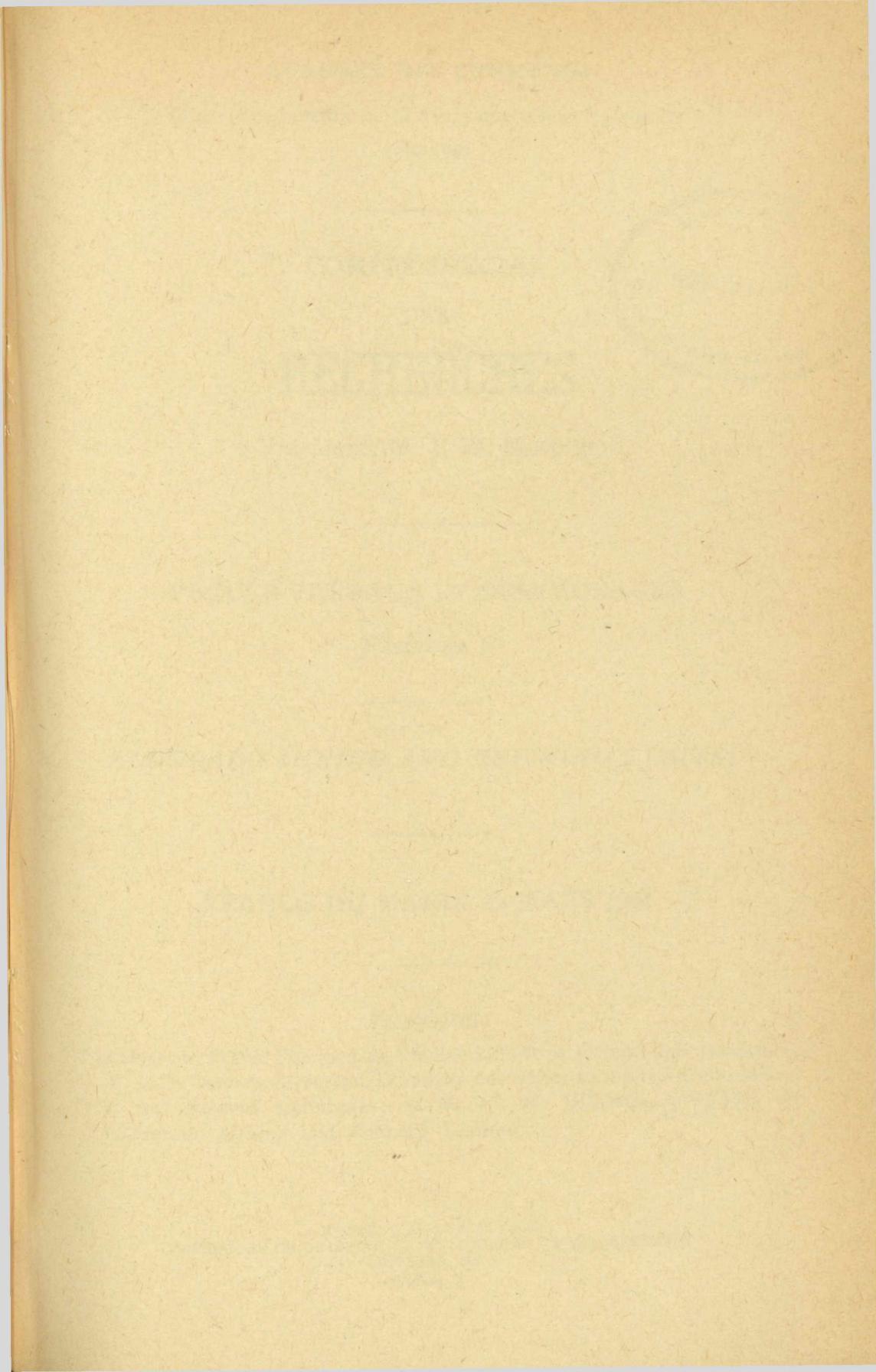
M. SLOGAN: Oui, je trouve que nous devrions l'entendre encore au début de notre prochaine séance.

Le PRÉSIDENT: Très bien. Vous pourrez donner vos réponses à la prochaine séance, monsieur Convey. Vous nous avez dit que le Conseil du Trésor ne vous a pas accordé un personnel suffisant mais que l'Eldorado a comblé cette lacune.

M. CONVEY: En partie.

Le PRÉSIDENT: Pourriez-vous traiter cette question à la prochaine séance? Nous voudrions que vous nous exposiez ces faits comme vous l'avez fait au au Comité des mines, forêts et cours d'eau.

Nous avons reçu des renseignements du syndicat. Nous avons donc invité ses représentants pour mardi ou jeudi de la semaine prochaine. Ils voudraient assister à une de nos réunions avant de présenter leur témoignage. J'ai donc demandé au secrétaire du Comité de les inviter pour mardi prochain et, si cela leur convient, ils pourront présenter leur témoignage jeudi.

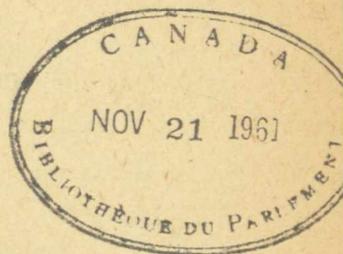


CHAMBRE DES COMMUNES

Quatrième session de la vingt-quatrième législature

1960-1961

COMITÉ SPÉCIAL
DES
RECHERCHES



Président: M. J. W. Murphy

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 6

ELDORADO MINING AND REFINING LIMITED

SÉANCE DU MARDI 21 MARS 1961

TÉMOINS:

Le professeur Frank Forward de l'Université de la Colombie-Britannique; M. John Convey, directeur, Direction des mines au ministère des Mines et des Relevés techniques; et M. W. M. Gilchrist, président de l'*Eldorado Mining and Refining Limited*.

COMITÉ SPÉCIAL DES RECHERCHES

Président: M. J. W. Murphy

Vice-Président: M. C. A. Best

et MM.

Aiken

Batten

Bissonnette

Bourget

Brunsdon

Drysdale

Dumas

Forgie

Godin

Horner (*Jasper-Edson*)

*MacLellan

Martel

McIlraith

Nielsen

Payne

Pitman

Slogan

Steward

Secrétaire du Comité:

J. E. O'Connor.

*Remplacé jeudi le 16 mars 1961 par M. Coates.

ORDRE DE RENVOI

JEUDI 16 mars 1961.

Il est ordonné—Que le nom de M. Coates soit substitué à celui de M. Mac-Lellan sur la liste des membres du Comité spécial des recherches.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
LÉON-J. RAYMOND.

PROCÈS-VERBAL

MARDI 21 mars 1961.

(7)

Le Comité spécial des recherches se réunit aujourd'hui à 10 h. 04 du matin sous la présidence de M. J. W. Murphy.

Présents: MM. Aiken, Batten, Best, Coates, Drysdale, Dumas, McIlraith, Martel, Murphy, Pitman et Stewart—11.

Aussi présents: Le professeur Frank Forward, directeur de la Fondation canadienne pour la recherche sur l'uranium; M. John Convey, directeur de la Direction des mines au ministère des Mines et des Relevés techniques; de l'Eldorado Mining and Refining Limited: M. W. M. Gilchrist, président, et M. R. C. Powell, secrétaire.

M. Gilchrist distribue des exemplaires des réponses à certaines questions posées à des séances précédentes du Comité; il est de nouveau interrogé.

Il est convenu—Que le document contenant les réponses soit annexé (Appendice «A») au compte rendu des délibérations d'aujourd'hui.

M. Convey et M. Gilchrist répondent aux questions qui leur sont posées sur les possibilités d'obtenir de l'uranium à des fins de recherche et sur les divers emplois de l'uranium.

Il est ordonné d'annexer (Appendice «B») au compte rendu des délibérations d'aujourd'hui les statuts demandés à la dernière séance par M. Drysdale.

M. Convey résume brièvement les travaux accomplis par la Direction des mines et donne un aperçu des recherches en cours sur l'uranium.

A la demande d'un membre du Comité, M. Convey explique avec des échantillons les différentes étapes de la production de l'uranium à partir du minerai.

M. Convey expose les problèmes concernant le recrutement de son personnel et les difficultés qu'il rencontre quand il veut faire approuver certains nouveaux postes.

Le professeur Forward fait un nouvel exposé sur l'état général de l'industrie de l'uranium et sur les travaux qu'elle accomplit dans le domaine de la recherche.

Le professeur Forward et M. Convey répondent ensuite à des questions qui leur sont posées sur l'efficacité d'une réduction de taxe pour stimuler la recherche.

Des exemplaires d'une entente conclue entre l'Eldorado Mining and Refining Limited et ses fournisseurs sont distribués aux membres et il est ordonné d'en annexer une copie (Appendice «C») au compte rendu des délibérations d'aujourd'hui.

A 12 h. 07 de l'après-midi, le Comité ajourne pour se réunir de nouveau à 10 heures du matin le jeudi 23 mars 1961.

Le secrétaire du Comité,
J. E. O'Connor.

TÉMOIGNAGES

MARDI 21 mars 1961,
10 heures du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. La semaine dernière, le directeur commercial local de l'union à Beaverlodge est entré en contact avec moi. Je ne sais pas, cependant, s'il viendra ou non ici comme témoin. Cela dépend de lui. Mais je voudrais que vous le sachiez.

Monsieur Drysdale, on vous a demandé certains renseignements qui doivent être consignés au compte rendu. Je crois que M. Gilchrist est prêt à vous les fournir.

M. W. M. GILCHRIST (*Président, Eldorado Mining and Refining Limited*): Que désirez-vous que je fasse, monsieur le président? J'ai ici les questions et les réponses. J'ai assez d'exemplaires pour en distribuer à tous les membres. Préférez-vous que je les lise?

Le PRÉSIDENT: Vous pouvez les distribuer. Voulez-vous simplement les ajouter en annexe? Quelques-unes sont assez longues.

M. DRYSDALE: Quelle est la façon régulière de procéder?

Le PRÉSIDENT: Vous pouvez poser des questions après avoir pris connaissance de l'information.

M. DRYSDALE: Il vaut peut-être mieux que M. Gilchrist distribue ses exemplaires. Nous aurons ainsi une idée des questions et des réponses. Dans l'interval, est-ce que nous continuerons d'entendre M. Convey?

Le PRÉSIDENT: Je pense que, si le Comité est d'accord, nous devrions chercher à savoir définitivement si les compagnies ont demandé de l'uranium pour fins de recherches sur l'utilisation de l'uranium à des fins pacifiques. Monsieur Gilchrist, voulez-vous répondre à cette question?

Si vous n'avez pas d'autres questions à poser après la réponse de M. Gilchrist, nous reprendrons la discussion où nous en étions au sujet des recherches faites par l'industrie.

M. BEST: Monsieur le président, je m'excuse, mais je n'ai pu assister aux deux premières réunions au cours desquelles on a discuté cette question. Mais, après avoir parcouru le compte rendu, je ne suis pas certain de savoir jusqu'où vous vous êtes rendus relativement à l'utilisation de l'uranium par des compagnies aux fins de recherches. Devait-on nous dire si des demandes avaient été faites par certaines compagnies?

Le PRÉSIDENT: Vous avez le droit de chercher à savoir si des demandes ont été faites. Monsieur Gilchrist, voulez-vous répondre à cette question?

M. BEST: Maintenant ou plus tard?

Le PRÉSIDENT: Maintenant.

M. GILCHRIST: Voulez-vous répéter votre question, s'il vous plaît?

M. BEST: Des demandes de permis concernant des quantités restreintes d'uranium ont-elles été faites au gouvernement ou à votre société par des compagnies privées, peut-être même au nom de certains organismes de recherche, en vue d'étudier l'uranium ou ses composés?

M. GILCHRIST: Pour d'autres usages? Non.

M. BEST: Aucune demande de ce genre n'a été faite?

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous préciser jusqu'à quelle date, monsieur Best?

M. BEST: Jusqu'à quelle date n'y a-t-il eu aucune demande? Est-ce jusqu'à l'année dernière, monsieur Gilchrist?

M. GILCHRIST: A ma connaissance, aucune compagnie produisant de l'uranium n'a demandé de l'uranium pour faire des recherches sur l'utilisation de ce métal à d'autres fins depuis au moins dix-huit mois.

M. BEST: De toute façon, c'était toujours pour elles-mêmes ou pour des organismes de recherche? C'est là un point intéressant. Pouvons-nous interroger M. Convey à ce sujet?

Le PRÉSIDENT: Un instant, monsieur Gilchrist. S'il y avait eu des demandes d'uranium en quantité raisonnable pour faire des recherches sur l'utilisation de ce métal à d'autres fins, on aurait fait droit à ces demandes, n'est-ce pas?

M. GILCHRIST: Si l'on avait demandé de petites quantités d'uranium pour fins de recherches, je crois que la demande aurait été accordée. Cependant, jusqu'à il y a dix-huit mois, on aurait examiné avec beaucoup d'attention toute demande portant sur de grandes quantités d'uranium pour fins de recherches, tout simplement parce qu'on en manquait. On aurait accordé la demande pour une courte période de temps, pour le futur immédiat.

M. BEST: Je voudrais poser quelques questions à M. Gilchrist à ce sujet. Par exemple, dans les études sur les lois de phase, par exemple, et dans les recherches possibles sur le cuivre d'uranium, combien faudrait-il d'uranium pour faire ces recherches en laboratoire?

M. JOHN CONVEY (*Directeur de la Direction des mines, ministère des Mines et des Relevés techniques*): Je pense qu'il en faudrait au plus une livre.

M. BEST: De sorte qu'une livre d'uranium suffirait? Et pour le sous-placage au chrome et autres procédés connexes, combien en faudrait-il?

M. CONVEY: Pour le travail de laboratoire dans les universités, il en faudrait très peu; mais, si ces recherches aboutissent, il en faudrait de plus grandes quantités. Du but en blanc, je ne saurais dire combien, mais, sans doute, il en faudrait très peu pour commencer.

M. BEST: Les études de catalyse en demanderaient très peu, j'imagine, pour fins d'essais.

M. CONVEY: A l'heure actuelle, ce qui en prend le plus, ce sont les utilisations industrielles proprement dites, comme l'addition d'uranium à l'acier. En ce moment, nous avons 1,000 livres d'uranium et cette quantité est placée sous notre surveillance et sous celle de la Commission de contrôle de l'énergie atomique. Une compagnie d'acier en a demandé 75 livres; mais, comme elle travaille en collaboration avec nous dans la Direction des mines, nous devons lui fournir cette quantité à même nos propres ressources, car nous devons respecter certains règlements concernant l'utilisation de l'uranium.

M. BEST: Mais, pour l'étude des lois de phase, de la catalyse ou du sous-placage, une quantité initiale d'une livre, ou de quelque livres, serait peut-être suffisante? Et, pour les expériences au sujet de la protection contre les radiations?

M. CONVEY: Je ne sais pas combien il en faudrait. Pour les premières expériences, vous faites quelques briques et cela en prend très peu.

M. BEST: Et pour les techniques de fabrication? Je suppose que pour les moulages il vous en faut davantage, de dix à cent livres environ. Est-il possible de faire des recherches dans ce domaine?

M. CONVEY: Moins de dix livres, je crois; car, dans les premiers travaux que nous avons exécutés au cours des deux dernières années, je doute que nous ayons utilisé beaucoup plus de 70 livres d'uranium.

M. BEST: Je m'étonne qu'on fasse des demandes pour de si petites quantités d'uranium et pour des recherches de ce genre.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser?

M. BATTEN: Monsieur le président, M. Gilchrist a déclaré qu'aucune compagnie de production n'avait fait des demandes d'uranium. Est-ce bien là ce qu'il a dit? Ai-je raison de dire qu'aucune compagnie de production n'a fait des demandes d'uranium?

M. GILCHRIST: C'est exact.

M. BATTEN: Et les compagnies qui ne sont pas des compagnies de production?

Le PRÉSIDENT: Ont-elles présenté des demandes

M. BATTEN: Oui, n'importe quelle compagnie privée.

M. GILCHRIST: A ma connaissance, les compagnies privées n'ont pas fait de demandes. Remarquez que des demandes ont pu être faites avant le moment où j'ai commencé à étudier et à surveiller la distribution de l'uranium. Mais, depuis que je connais la question, seuls les organismes gouvernementaux et l'Eldorado ont présenté des demandes.

Le PRÉSIDENT: Depuis combien de temps?

M. GILCHRIST: Environ deux ans et demi.

M. BATTEN: Dois-je comprendre qu'aucune compagnie de production ou aucune compagnie privée n'a demandé de l'uranium?

M. GILCHRIST: C'est exact.

M. BATTEN: En somme, est-ce que cela ne revient pas à dire que personne n'a demandé d'uranium?

Le PRÉSIDENT: Non, il a mentionné des organismes gouvernementaux.

M. GILCHRIST: Oui, les organismes gouvernementaux.

M. BATTEN: Oui, je sais.

M. GILCHRIST: Les organismes gouvernementaux et, assurément, la compagnie Eldorado, ont fait des recherches. Mais, à ma connaissance, personne d'autre, depuis deux ans et demi, n'a demandé d'uranium pour des fins expérimentales.

Le PRÉSIDENT: Et personne n'a pu en demander avant, puisqu'il ne se faisait pas de recherche. N'est-ce pas exact?

M. GILCHRIST: J'aurais peut-être dû ajouter certains organismes gouvernementaux comme les compagnies de la Couronne et aussi les universités.

Le PRÉSIDENT: Mais pour des quantités très petites.

M. GILCHRIST: Oui.

Le PRÉSIDENT: En somme, il est clair que l'industrie n'a pas demandé d'uranium pour entreprendre des recherches dans d'autres directions.

M. BATTEN: Pouvons-nous revenir aux réponses que M. Gilchrist a données aux questions de M. Drysdale? Avons-nous décidé ce que nous en ferions?

M. DRYSDALE: Monsieur le président, après avoir jeté un bref coup d'œil sur ce document, j'ai relevé un ou deux points qui demanderaient des explications. J'en profiterais pour vérifier le compte rendu. Ainsi par exemple, en réponse à la question n° 5, M. Gray nous renvoie à M. Gray, président de l'*Atomic Energy of Canada Limited*, pour les prévisions. Je me souviens qu'on a fait la remarque que plusieurs prévisions avaient été faites; je voudrais vérifier si M. Gilchrist a bien fait cette déclaration.

M. GILCHRIST: J'ai vraiment fait cette déclaration. Cependant, en ce qui concerne les documents nécessaires à la préparation des prévisions, comme ils appartiennent à l'A.E.C.L., je pense qu'il vaudrait mieux que le Comité en

fasse directement la demande à M. Gray. En ce qui me concerne, il faudrait que je demande à l'A.E.C.L. de me faire parvenir ces documents afin que je puisse les déposer devant le Comité. Il serait plus simple de poser la question à M. Gray quand il comparaitra ici.

M. DRYSDALE: Ce qui m'intrigue, c'est qu'on a un peu trop tendance à généraliser. En somme, nous sommes un peu, ici au Comité, comme des chercheurs. M. Gilchrist et M. Convey conviendront qu'en tant que chercheurs, nous aimerions avoir accès aux documents de base. J'ai essayé de préciser les limites de la compétence de M. Gilchrist et de M. Convey. Je ne veux pas les critiquer; mais, quand ils tendent à généraliser, ils rendent plus difficile au Comité la tâche de comprendre la situation. Ainsi, par exemple, depuis notre première réunion, j'essaie d'obtenir les statuts de la Fondation Canadienne pour la recherche sur l'uranium. S'ils sont disponibles, seront-ils produits et incorporés au compte rendu?

Le PRÉSIDENT: Si vous le désirez, nous pourrions les incorporer au compte rendu.

M. DRYSDALE: Pour répondre à la question de M. Batten, je pense qu'on pourrait les ajouter en annexe au compte rendu de la séance d'aujourd'hui. Si, à la prochaine réunion, les membres veulent poser des questions, ils seront en mesure de le faire. Nous n'avons pas encore eu l'occasion de les lire.

Le PRÉSIDENT: Le Comité désire-t-il que ce document, dont nous avons chacun un exemplaire, soit au compte rendu? Les statuts en question nous ont été fournis par le Secrétariat d'État et je pense qu'on devrait les annexer au compte rendu. Quelqu'un veut-il le proposer?

M. BATTEN: Je le propose.

M. DRYSDALE: J'appuie la proposition.

(Assentiment).

M. DRYSDALE: Pour notre propre information, serait-il possible, monsieur le président, de savoir de quelle façon M. Convey s'intéresse à ce domaine précis de la recherche? Vous avez dit que les membres qui ont fait partie du Comité sur les mines, les forêts et les cours d'eau, connaissaient les antécédents de M. Convey. Malheureusement, ce n'est pas mon cas, de sorte que j'ignore la formation de M. Convey.

A la page 206 de son exposé, M. Convey se qualifie de chercheur. J'aimerais à savoir quelle est la nature du travail qu'il accomplit en tant que directeur et quelles sont ses relations avec l'industrie de l'uranium. J'aimerais aussi à savoir ce qu'il entend par chercheur. S'agit-il en général de recherche appliquée?

M. CONVEY: En réponse à votre question, je vais essayer de définir quelles sont les véritables fonctions de la Direction des mines.

Notre première fonction, c'est d'aider techniquement au développement de l'industrie canadienne des mines et de la métallurgie. Notre personnel compte environ 650 personnes; près de la moitié sont des professionnels. Notre budget est d'environ 3 millions et demi par année; les deux tiers sont affectés aux salaires.

Notre domaine embrasse tout, depuis l'extraction du minerai jusqu'à la production du métal fini. La Direction compte trois sections. L'une d'elle s'occupe du traitement du minerai. Elle a pour fonction d'améliorer et de créer de nouvelles techniques pour transformer le minerai afin qu'il puisse finalement produire soit du métal fini soit un produit utilisable.

Une autre section s'occupe de l'extraction métallurgique. Il continue le travail amorcé dans la première section. En d'autres termes, cette section reçoit ce qu'on appelle un minerai concentré dont elle extraira le métal pur.

M. DRYSDALE: Je devrais peut-être être plus précis. Monsieur Convey, dans quel domaine êtes-vous spécialisé? Quelle est votre formation?

M. CONVEY: J'ai d'abord été physicien. Puis, je suis entré dans la Marine canadienne pour voir le monde. Je me suis finalement retrouvé en recherche opérationnelle en Grande-Bretagne et j'ai travaillé dans un endroit nommé Sheffield pendant six ans environ. On ne peut vivre longtemps à Sheffield sans apprendre à connaître les métaux, mais je me suis consacré entièrement à la recherche dans le domaine des métaux.

J'avais d'ailleurs passé les premières années de ma vie dans une région minière; je connaissais donc un certain nombre de choses à ce sujet. A mon retour au Canada à la fin de la guerre, j'avais décidé de demeurer à l'université et de me faire une agréable petite vie tranquille. Malheureusement, je me suis trouvé responsable de la recherche métallurgique au ministère des Mines à Ottawa pour finalement devenir chef de la Direction des mines. C'est ainsi que je me suis engagé dans ce champ d'action.

M. DRYSDALE: Je ne cherche pas à être désagréable, mais je cherche à avoir satisfaction. Comme directeur, vous occupez-vous principalement d'administration?

M. CONVEY: Je m'occupe d'administration en ce sens que j'ai la responsabilité de contrôler tous les projets de recherche et d'en discuter la réalisation avec ceux qui éventuellement y travailleront.

M. DRYSDALE: Quelles sont vos connaissances et vos contacts dans l'industrie de l'uranium?

M. CONVEY: En ce qui concerne l'industrie de l'uranium, avant la fin de la Deuxième Guerre mondiale, on a demandé au ministère de s'intéresser à la transformation du minerai d'uranium en un concentré. Ce concentré ressemble à l'échantillon que j'ai ici, qui vient de la Direction des mines, et qu'on appelle un oxyde d'uranium. La Division a créé alors une section dénommée section des minerais radioactifs. Elle devait avoir pour fonction d'aider l'industrie minière du Canada à produire un concentré d'uranium. Dans l'intervalle, notre établissement d'énergie atomique à Chalk River se développait et nous devions entreprendre toutes les études qu'exige la recherche sur les métaux. En réalité, durant un certain nombre d'années, une partie du personnel de la Direction est établie à Chalk River. Mais l'établissement de Chalk River a atteint finalement une importance qui lui a permis de se débrouiller seul. C'est alors que nous nous en sommes retirés. Mais nous travaillons encore sur les problèmes les plus ardues que pose la recherche sur les métaux contenant de l'uranium.

M. DRYSDALE: En vous décrivant comme chercheur, spécialement dans le domaine de l'industrie de l'uranium et de la recherche appliquée, pouvez-vous nous dire ce que vous entendez par là?

M. CONVEY: Ma formation est celle d'un physicien atomiste. Mais je me suis trouvé à m'occuper de la transformation des métaux et de la recherche appliquée. De sorte que j'ai un pied dans les deux camps; dans le domaine de l'énergie atomique et dans le domaine de la recherche appliquée en ce qui concerne l'utilisation ultime des métaux.

M. DRYSDALE: Mais la recherche en uranium tombe aussi sous votre compétence.

M. CONVEY: Oui. La recherche sur l'uranium est associée à l'industrie minière, qui va du minerai au concentré et de là au métal fini. L'Eldorado s'occupe de faire un métal épuré à partir du concentré. La Direction des mines ne s'est pas encore occupée d'affiner l'uranium. Nous avons assisté à des discussions techniques sur ce sujet. Sitôt après le métal fini, nous entrons de nouveau dans un domaine de recherche. Nous travaillons dans ce domaine depuis

quinze ou seize ans, mais nos efforts ont surtout porté sur la création des réacteurs atomiques et sur les matières qui peuvent servir à leur fonctionnement.

Au cours des deux dernières années, nous avons commencé à nous intéresser à un autre genre de travail qu'on peut appeler la recherche industrielle. C'est ainsi que nous avons été amenés à nous demander s'il était possible d'utiliser l'uranium pour autre chose que l'énergie atomique. En d'autres termes, ce sont là deux aspects qu'il ne faut pas confondre. Quand vous parlez d'énergie atomique, vous pensez immédiatement aux réacteurs atomiques. Mais nous, ce que nous essayons de faire, et c'est ce que j'ai voulu expliquer au Comité, c'est de la recherche appliquée. Dans ce genre de recherche l'uranium devient tout simplement un métal comme un autre.

M. MARTEL: Monsieur Convey, puisque nous sommes sur le sujet, je crois vous avoir entendu dire qu'en ce moment vous faites de la recherche sur les métaux. Pourriez-vous nous en dire davantage? C'est l'automne dernier je pense qu'on annonçait l'utilisation de l'uranium pour renforcer l'acier.

M. CONVEY: C'est exact. Mardi dernier, j'ai distribué des échantillons pour vous faire voir la différence.

M. MARTEL: Je le regrette, monsieur Convey, mais je viens de me joindre au Comité.

M. CONVEY: Nous avons découvert, au cours des deux dernières années, que l'addition d'une petite quantité d'uranium à l'acier allié lui donne d'excellentes propriétés. L'acier devient plus robuste et résiste mieux à la corrosion.

M. BEST: A la dernière réunion, je crois qu'on a interrogé M. Convey sur l'utilisation de l'uranium pour l'acier, et qu'il a répondu qu'il préférerait ne pas faire de prédictions sur les possibilités futures d'un tel alliage. J'aimerais bien, cependant, lui poser encore quelques questions dans ce domaine, qui pourrait éventuellement absorber de grandes quantités d'uranium.

Monsieur Convey, pourriez-vous nous dire de façon plus précise quelle quantité d'acier pourrait utiliser une, deux, trois ou quatre livres d'uranium à la fois, si les expériences initiales s'avèrent fructueuses?

M. CONVEY: Depuis mardi dernier, nous avons fait quelques calculs. Si les expériences actuelles s'avèrent fructueuses, il semble qu'on pourra utiliser au moins 1,000 tonnes d'uranium par année.

M. BEST: Au Canada?

M. CONVEY: Oui.

M. BEST: A ce sujet, travaillez-vous sur une base de 10 p. 100, de 25 p. 100 ou davantage, par rapport à notre production d'acier; en d'autres termes sur un type précis d'acier capable de plus de résistance?

M. CONVEY: Nous avons limité nos calculs à l'acier ordinaire à faible teneur en ferrite, qui contient environ 0.4 p. 100 de carbone et qui est communément utilisé.

M. BEST: Un acier qui contient beaucoup de carbone?

M. CONVEY: Oui, il y a une grande production d'acier au carbone. Je pense, d'ailleurs, que nos calculs ont laissé de côté plusieurs genres d'utilisations.

M. BEST: Quels sont les effets de l'uranium combiné au carbone?

M. CONVEY: Il améliore les propriétés physiques de l'acier.

M. BEST: Quelle quantité de ce type d'acier produit-on au Canada par rapport à la production totale d'acier?

M. CONVEY: Il m'est difficile de répondre à cette question, parce que, quand on parle d'acier, il existe tant de types d'alliages, tant d'usages différents qu'il m'est impossible de vous donner actuellement une réponse précise.

M. BEST: Probablement moins de 50 p. 100. Est-ce moins que 10 p. 100 de la production totale d'acier?

M. CONVEY: Je crois que c'est inférieur à 10 p. 100.

M. BEST: Je connais assez mal les emplois de l'uranium. Il me semble, cependant, que, même s'il s'agit d'une fraction, en pourcentage, de ce secteur de l'industrie de l'acier, c'est important. Ai-je raison? Ai-je également raison de dire que les chances sont moins bonnes pour les autres secteurs de l'industrie?

M. CONVEY: Oh! non. Jusqu'à ce jour, les recherches ont donné d'excellents résultats.

M. BEST: Même dans les autres catégories?

M. CONVEY: Même dans les autres types d'acier d'alliage, les types exotiques, si vous voulez. Je pense, par exemple, à l'acier qu'on utilise pour les moteurs des réactés et aux aciers inoxydables de bonne qualité.

M. BEST: Avez-vous des chiffres sur ce que coûte la quantité d'uranium nécessaire pour une tonne d'acier de cette catégorie?

M. CONVEY: Oui, c'est environ 1c. la livre. Mais l'acier en tire une résistance qui compense bien.

Le PRÉSIDENT: Vous avez dit 1c. la livre pour l'acier?

M. CONVEY: Oui. C'est en fonction du prix de l'uranium, qui est d'environ \$10 la livre.

M. BEST: M. Gilchrist a déclaré que ce prix pourrait rapidement baisser à $\frac{1}{2}$ c. la livre.

M. CONVEY: Oui. Pour nos calculs, nous avons pris comme base le chiffre de \$10 la livre et d'une livre d'uranium par tonne d'acier. Il est facile de faire le calcul.

M. COATES: A ce sujet, j'ai une question à poser à M. Convey. On a beaucoup parlé des recherches qu'a effectuées votre ministère en ce domaine. S'agit-il de travaux d'expérimentation entrepris exclusivement par votre ministère ou si les producteurs d'uranium y ont collaboré?

M. CONVEY: En ce qui concerne les additions d'uranium à l'acier, à la suite de nos premiers travaux exécutés en laboratoire et au banc d'essai, nous avons invité quatre des principaux producteurs d'acier au Canada à collaborer avec nous. C'est par leur intermédiaire qu'à l'heure actuelle nous passons à l'application.

M. COATES: Vous dites que les producteurs d'acier se sont intéressés à vos travaux?

M. CONVEY: Oui.

M. COATES: Mais je vous demande si les producteurs d'uranium s'y sont intéressés, eux.

M. CONVEY: Eh bien, l'Eldorado nous a aidés depuis le début et la *Canadian Uranium Producers* paie le coût du personnel supplémentaire dont nous aurons besoin. A la Direction des mines, nous avons 24 projets d'étude en cours et la *Canadian Uranium Producers* paiera le salaire de 18 employés supplémentaires.

Le PRÉSIDENT: Est-ce depuis qu'existe la fondation, soit depuis décembre dernier?

M. CONVEY: Oui.

M. COATES: Auparavant, les producteurs d'uranium, à l'exception de l'Eldorado, ne s'intéressaient pas à la question?

Le PRÉSIDENT: M. Gilchrist a répondu ce matin à cette question.

M. BEST: Puis-je demander si, étant donné la diversité des travaux entrepris

par l'*Atomic Energy of Canada*, tant ici qu'à leur division de Chalk River, (et j'imagine que leurs travaux ne doublent pas ceux que vous effectuez à la fondation), il est possible, grâce aux recherches appliquées qu'ils font dans différents domaines, que se multiplient les utilisations de l'uranium?

M. CONVEY: Les recherches entreprises par l'*Atomic Energy of Canada* concernent surtout le fonctionnement des réacteurs. Nous les assistons dans leurs travaux métallurgiques. A première vue, je ne vois pas quelles applications pratiques peuvent résulter de leurs recherches.

M. BEST: C'est ce que je me demandais. Ils ne font rien d'autre.

M. CONVEY: Non.

M. BEST: Et, même si les recherches entreprises par la section des produits spéciaux peuvent donner lieu à certaines applications pratiques, elle n'utilisera jamais de grandes quantités d'uranium, n'est-ce pas?

M. CONVEY: A l'heure actuelle je ne saurais le dire. Je pense que, si l'on veut parler de très grosses quantités d'uranium, la réponse est non.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Convey, le Comité aimerait à éclaircir un autre point. Votre Direction prend-elle des brevets pour les procédés de fabrication qui se rapportent à l'acier?

M. CONVEY: Oui. Nous avons un brevet qui protège nos premiers travaux, soit l'addition d'une certaine quantité d'uranium à l'acier. Ce brevet appartient à la Couronne.

Le PRÉSIDENT: Si bien que, si les États-Unis, la Suède ou l'Allemagne voulaient utiliser ce procédé, ils devraient vous payer des droits.

M. CONVEY: Oui, ou bien il leur faudrait obtenir un permis.

Le PRÉSIDENT: Je pense que M. Best a soulevé deux ou trois questions intéressantes. Monsieur Convey a déclaré que 1,000 tonnes d'uranium seraient utilisées en rapport avec un très petit pourcentage de la production totale de l'acier au Canada. La question n'a été soulevée par M. Best, et naturellement M. Convey a répondu avec beaucoup de prudence. Il a déclaré qu'actuellement on utilisait 1,000 tonnes d'uranium pour seulement 10 p. 100 de notre acier. Pourrait-il s'expliquer un peu?

M. CONVEY: Tout ce que je puis ajouter, c'est que, à l'heure actuelle, nous avons en cours six projets relativement à l'addition d'une certaine quantité d'uranium à différents aciers; de plus, nous avons dix-huit autres projets d'étude, dont huit sont consacrés aux aciers inoxydables.

M. BEST: A propos des aciers, quelle est la gamme des prix dans des conditions normales? Vous avez mentionné qu'on pouvait ajouter de l'uranium à une quantité d'acier équivalent à 10 p. 100 de la production totale. Vous avez également parlé d'un prix qui varie entre $\frac{1}{2}$ c. et 1c. la livre. Quelles sortes de prix devons-nous envisager, en gros, par livre d'acier?

M. CONVEY: Cela peut varier. Je pense que c'est aux environs de 7c.; les prix varient entre 5c. et 7c. la livre pour les aciers d'alliage, à faible teneur en carbone.

M. BEST: En somme, il s'agit donc d'un pourcentage relativement élevé. Même à $\frac{1}{2}$ c., c'est un important facteur à considérer. En d'autres termes, il faut que les avantages soient intéressants pour justifier une telle augmentation.

M. CONVEY: D'accord; mais, étant donné les résultats finals, je pense que cela en vaut la peine.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Convey, pouvons-nous vous demander quels sont les autres projets dont vous avez parlé?

M. CONVEY: Nous pouvons les consigner au compte rendu. Voici quelques-uns des titres: l'uranium comme élément d'alliage pour les aciers inoxydables

à précipitation durcissante: l'emploi de l'uranium comme élément d'alliage pour les aciers à 12 p. 100 de chrome; l'effet de l'uranium sur l'acier manifestant une certaine fragilité de trempe; l'effet de l'uranium sur la stabilité et l'aptitude à la trempe, à haute température, des aciers de turbines à vapeur; la substitution de l'uranium au molybdène dans les aciers pour outils fonctionnant à grande vitesse; les effets de l'uranium sur le fer nodulaire; l'emploi de l'uranium comme stabilisateur des aciers austénitiques; l'emploi de l'uranium pour améliorer les propriétés de l'acier cimentant et nitrurant. Nous avons également un projet de recherche sur le zinc d'alliage; un autre sur les effets qu'entraîne l'addition d'une certaine quantité d'uranium à l'aluminium et aux alliages d'aluminium. Nous avons cinq projets d'études sur l'addition d'une certaine quantité d'uranium au cuivre ou aux alliages de cuivre: un autre sur l'addition d'une certaine quantité d'uranium au plomb et aux alliages de plomb. Enfin nous en avons un, et ce n'est pas le moindre, sur l'addition d'une certaine quantité d'uranium aux alliages à base de nickel réalisés à de hautes températures. Nous avons fait quelques expériences sur chacun de ces projets et ils nous ont paru mériter qu'on continue les recherches.

M. BATTEN: En vous basant sur les travaux déjà effectués, avez-vous une idée des effets de l'uranium sur l'aluminium?

M. CONVEY: Oui, l'uranium donne plus de résistance à l'aluminium et améliore la structure des alliages d'aluminium. Mais je ne pourrais dire pour le moment où ces recherches vont nous mener.

M. BATTEN: Les différentes compagnies d'aluminium du Canada se livrent-elles à des recherches semblables?

M. CONVEY: Non, pas que je sache en ce moment. Évidemment, si nos recherches semblent fructueuses, nous leur demanderons sans doute de venir voir ce que nous faisons. En d'autres termes, nous faisons les travaux initiaux; mais, s'ils sont fructueux, nous demanderons sans doute à l'*Aluminum Company of Canada* d'y collaborer.

M. BATTEN: Savez-vous s'il se fait des recherches semblables dans d'autres pays, notamment aux États-Unis ou au Royaume-Uni?

M. CONVEY: Par correspondance, j'ai appris que des producteurs d'acier tant aux États-Unis et au Royaume-Uni qu'en Belgique et au Japon, commencent à s'intéresser à l'addition d'une certaine quantité d'uranium à l'acier.

M. BATTEN: Je voulais surtout parler de l'aluminium.

M. CONVEY: Non, nous ne sommes pas en correspondance avec des firmes telles que l'*Aluminum Company of America*.

M. PITMAN: Pourriez-vous nous dire si l'addition d'une certaine quantité d'uranium à l'aluminium produit sur ce métal les mêmes effets que sur l'acier?

M. CONVEY: Oui. L'uranium qu'on ajoute à tous ces métaux a pour effet de les épurer, c'est-à-dire d'absorber les graisses indésirables et ainsi de les affiner davantage.

M. PITMAN: Diriez-vous que les expériences que vous faites actuellement sur ces métaux semblent aussi prometteuses que celles que vous avez faites sur l'acier?

M. CONVEY: Non, je ne dirais pas que jusqu'à maintenant les résultats sont aussi intéressants que pour l'acier.

M. PITMAN: Diriez-vous que, si ces recherches sont fructueuses, elles modifieront nécessairement la quantité d'uranium dont le Canada a besoin?

M. CONVEY: Absolument. De tous les projets d'étude que j'ai mentionnés, un certain nombre concernent des produits assez coûteux, et une hausse de 5c. ou 6c. ne serait pas un obstacle, si nous pouvons donner au métal fini les propriétés exigées.

M. PITMAN: J'imagine que vous ne pouvez pas évaluer la quantité d'uranium dont ces divers métaux peuvent avoir besoin, en prenant comme base de calcul les travaux que vous avez déjà effectués sur les autres métaux que l'acier. Une telle évaluation permettrait sans doute au Comité de déterminer quel est l'avenir de l'industrie de l'uranium au Canada.

M. CONVEY: Tout ce que je puis répondre, c'est qu'on se livre à une importante production de métal dans les endroits que j'ai mentionnés. Nous avons beaucoup d'autres sujets de recherches dont nous ne nous sommes pas encore occupés, pour la bonne raison que les résultats ne le justifieraient pas actuellement. En d'autres termes, nous avons concentré nos efforts sur les métaux que l'on produit en grandes quantités.

M. PITMAN: Les compagnies de production ont-elles été mises au courant des expériences que vous faites?

M. CONVEY: *L'International Nickel Company* est fort intéressée par nos travaux.

M. PITMAN: Avez-vous communiqué avec les producteurs de cuivre, de plomb et de zinc?

M. CONVEY: Toutes les deux semaines, un représentant de l'association des producteurs de cuivre vient faire une visite à nos laboratoires.

M. PITMAN: C'est une visite qui n'est pas officielle?

M. CONVEY: Qui n'est pas officielle. Je dirais que la plupart des producteurs canadiens concernés savent quelles sortes de recherches nous faisons.

M. PITMAN: Ont-ils manifesté assez d'intérêt pour absorber une partie du coût des recherches effectuées par votre Direction?

Le PRÉSIDENT: On peut lire dans le compte rendu qu'ils sont déjà membres de la Fondation pour la recherche sur l'uranium.

M. PITMAN: Je veux parler des autres producteurs de métaux, comme les producteurs de zinc.

M. CONVEY: Nous travaillons actuellement à un projet qui intéresse directement l'Association canadienne pour le développement du zinc. Ce projet qui consiste à additionner de l'uranium au zinc est vraiment du ressort de l'association. Deux de ses experts travaillent avec nous dans nos laboratoires. On peut même dire qu'elle paie une partie du travail. Quant aux compagnies d'acier, nous utilisons actuellement leurs installations pour nos laboratoires. Elles collaborent avec nous. En d'autres termes, on peut faire des expériences en éprouvette ou même sur le banc d'essai; mais c'est au niveau de la production industrielle que nous savons si nos recherches sont fructueuses ou non. La collaboration avec les compagnies d'acier est d'une grande valeur. On peut donc dire qu'indirectement elles font des dons à notre programme de recherche.

Le PRÉSIDENT: J'aimerais bien que vous m'éclairiez sur un point. Si vous arriviez à des résultats concrets en ce qui concerne le zinc et que vous obteniez un brevet pour vous protéger, les producteurs devraient-ils alors vous payer des droits ou obtenir un permis?

M. CONVEY: Voici comment le ministère envisage la question des brevets. La seule raison qui nous porte à demander un brevet, c'est le souci de protéger l'industrie canadienne. Si nous réussissons à mettre au point un procédé spécial pour lequel nous obtenons un brevet, nous permettons aux compagnies canadiennes de s'en servir moyennant l'obtention d'un permis fort peu coûteux.

Le PRÉSIDENT: Faites-vous de même pour les compagnies étrangères?

M. CONVEY: Non. Les compagnies étrangères devront payer pour tout ce que leur industrie pourra absorber.

M. DUMAS: Pourriez-vous nous en dire davantage sur les avantages possibles qui résulteraient de la substitution de l'uranium au tungstène et au molybdène?

M. CONVEY: Oui. On fait cette substitution dans la préparation des aciers pour outils fonctionnant à grande vitesse. Il s'est fait beaucoup de travail, il y a dix ans, dans ce domaine. Il s'agissait de la résistance à l'érosion et à l'usure de l'acier lui-même; en d'autres termes, il s'agissait de la durée de l'outil d'acier.

M. DUMAS: En utilisant du tungstène et du molybdène?

M. CONVEY: A l'heure actuelle, nous utilisons du tungstène et du molybdène. Mais nous espérons améliorer l'acier en lui ajoutant de l'uranium.

M. DUMAS: Vous voulez améliorer l'alliage actuel?

M. CONVEY: Oui. Nous ne faisons pas ces recherches pour substituer l'uranium à autre chose. Nos travaux n'ont qu'un objectif: améliorer le métal. Quand nous constatons une amélioration, nous poursuivons dans ce sens. Cela ne veut pas dire que, dans quelques années, nous ne serons pas capables de substituer l'uranium à l'un des éléments des alliages; mais c'est pour l'avenir.

M. STEWART: Puis-je demander combien de temps et de travail il faut pour passer du minerai au métal?

M. CONVEY: Il faut d'abord se débarrasser de 90 p. 100 du minerai original. Autrement dit, il faut rejeter les matières de déchet. Cela se fait par concassage et meulage. On traite ensuite chimiquement le concentré qui en résulte.

M. STEWART: Raffinez-vous autre chose que de la pechblende?

M. CONVEY: Nous raffinons plusieurs autres minerais. Le professeur Forward, qui est un spécialiste dans ce domaine, vous dira combien de types différents de minerai d'uranium on peut utiliser.

Le professeur FORWARD: Je pense qu'il y en a une centaine.

M. CONVEY: L'uranium est assez répandu à la surface du globe. J'ai ici divers échantillons de sels d'uranium. Voici un morceau de minerai d'uranium; je pense que c'est de la pechblende. A partir de ce minerai, on obtient un oxyde.

M. DRYSDALE: A l'intention de notre compte rendu, auriez-vous la bonté de décrire ces échantillons? Vous tenez à la main un tube cylindrique dans lequel se trouve une sorte de poudre.

M. CONVEY: Cette grosse éprouvette contient une poudre orange qui, en termes de langage minier, s'appelle un gâteau, un gâteau d'uranium. C'est ce qu'on met en barils et qu'on expédie à la raffinerie de Port Hope.

M. STEWART: C'est un produit stable?

M. CONVEY: Oui.

M. BATTEN: C'est un gâteau jaune?

M. CONVEY: Oui. Une fois rendu à la raffinerie, on lui fait subir divers traitements qui conduisent à l'obtention de différents sels d'uranium. En réalité, il s'agit d'obtenir un oxyde d'uranium de qualité. A partir du dernier oxyde d'uranium, vous obtenez le métal d'uranium qui se trouve dans ce tube.

M. STEWART: Combien de temps faut-il pour l'ensemble des procédés?

M. CONVEY: Il ne s'agit pas d'un procédé continu.

M. GILCHRIST: Ce n'est pas un procédé continu, c'est un procédé par étapes. Mais, s'il s'agissait d'une opération continue, cela prendrait environ une semaine.

M. DRYSDALE: A partir du gâteau jaune?

M. GILCHRIST: Du gâteau jaune au métal.

M. CONVEY: Dans le morceau de minerai que j'ai ici, il n'y a probablement que .1 p. 100 d'oxyde d'uranium.

M. STEWART: Est-ce une opération très coûteuse que d'extraire l'uranium du minerai?

M. CONVEY: Oui.

M. STEWART: Parce qu'il s'y trouve très peu d'uranium?

M. CONVEY: C'est que, pour les premières opérations, il fallait littéralement oublier toutes les anciennes techniques. Puis les ingénieurs en chimie et les chimistes-physiciens se sont mis au travail et ont effectué les mêmes travaux au moyen de lavages chimiques.

M. BEST: C'est une opération mécanique.

M. CONVEY: Oui, mais elle est suivie d'une opération chimique qui donne un précipité dont voici un échantillon.

M. DRYSDALE: Êtes-vous affilié à l'Association nucléaire du Canada?

M. CONVEY: Je suis affilié à tant d'associations que j'ai décidé de ne pas me joindre à celle-là. On est rendu à un point où cela coûte trop cher de faire partie de toutes ces sociétés.

M. DRYSDALE: Voici ce qui a éveillé ma curiosité. A la page 15 du bulletin MR 49 intitulé «Aperçu sur l'industrie minière du Canada en 1960», on peut lire ce qui suit:

En septembre a été créée l'Association nucléaire du Canada dont le but est de représenter tous les organismes intéressés au domaine nucléaire au Canada. L'Association a pour objectif d'encourager la jeune industrie nucléaire canadienne et de renseigner ses membres sur ce qui se fait dans des domaines connexes. Elle a également la fonction de coordonner les efforts des organismes et des individus intéressés au progrès de l'industrie nucléaire au Canada.

A lire cela, on pourrait croire qu'il s'agit d'une association extrêmement vaste. Y a-t-il quelqu'un qui puisse m'en apprendre davantage?

M. CONVEY: Nous avons reçu toute leur documentation et plusieurs invitations. Je pense que deux de nos employés en sont membres. C'est par eux que nous avons obtenu nos renseignements. J'ai jugé, cependant, qu'il est trop coûteux pour le ministère de devenir membre associé de ce groupe.

M. GILCHRIST: Je suis l'un des administrateurs de cet organisme. Je ne pense pas pouvoir beaucoup ajouter aux renseignements qui ont été publiés à diverses reprises relativement aux objectifs qu'il poursuit. Cette association diffère entièrement de la Fondation pour la recherche sur l'uranium en ceci que ceux qui en sont membres s'intéressent surtout aux choses qui peuvent être utiles aux manufacturiers. En d'autres termes, la *General Electric (Canada)* en est un membre actif; je pense même que le président du conseil d'administration de la *General Electric* en est le président. D'autres compagnies, telles que la *Orenda Engines* et les compagnies d'hydroélectricité, y portent beaucoup d'intérêt. Ils considèrent que non seulement l'organisme les maintient tous en relation les uns avec les autres, mais qu'il les tient au courant des développements qui se produisent dans le domaine des réacteurs et, en général, dans le domaine de ce qui intéresse le commerce. Avec les années, on demande de plus en plus de réacteurs et le pouvoir atomique prend de l'importance; on voit déjà tous les produits qu'on pourra ainsi manufacturer.

M. DRYSDALE: Quelque chose comme un bureau central.

M. GILCHRIST: Un centre d'information et de discussion.

M. BEST: Je pense que deux ou trois membres de ce Comité sont actuellement, ou sont en voie de devenir membres de l'Association nucléaire du Canada. Ai-je raison de dire que ce soudain intérêt a fait suite à l'excellente conférence prononcée le 6 janvier dernier à Toronto et qui a été organisée par l'honorable Robert William Macauley. M. Aiken et moi-même y avons assisté. La documentation a suivi. Je pense que l'intérêt soulevé par cette association vient surtout du fait qu'elle embrasse un champ d'action extrêmement vaste dans ce domaine.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Convey, vos efforts et ceux du personnel qui travaille en recherche sous votre direction ont contribué à donner plus d'essor que dans le passé à l'industrie de l'uranium. Est-ce exact?

M. CONVEY: Oui, c'est assez exact. Je dois dire que les employés de la Direction des mines travaillent avec enthousiasme à découvrir quels peuvent être les autres usages de l'uranium.

Le PRÉSIDENT: C'est une réponse encourageante que vous faites là. Elle donnera sûrement beaucoup d'espoir à l'industrie de l'uranium.

Il y a quelques jours, vous avez soulevé la question d'une augmentation de personnel par suite de l'intérêt accru que vous portez à la recherche de nouveaux emplois possibles pour l'uranium. Pourriez-vous expliquer au Comité quelle augmentation de personnel vous avez demandée et ce que vous avez reçu?

M. CONVEY: Chaque année, au cours des mois de juin, juillet et août, nous étudions la question du personnel et nous soumettons une demande au Conseil du Trésor ainsi qu'à la Commission du service civil. L'année dernière, on nous a avertis que les demandes que nous ferions pour les recherches appliquées seraient beaucoup mieux accueillies que celles qui seraient faites pour la recherche pure. Aussi avons-nous étudié nos demandes avec soin. Mon service m'a d'abord proposé 49 postes supplémentaires. J'ai réduit cette demande à 29 et, après discussion avec le Conseil du Trésor, on nous a finalement accordé 7 postes supplémentaires. Je dois ajouter que ces chiffres avaient été fixés, non seulement en vue des recherches sur l'uranium, mais en vue des recherches que nous faisons dans le domaine entier de l'affinage des métaux. Nous avons donc pu obtenir un employé pour la bibliothèque, un dactylographe pour section de la métallurgie physique, un technicien adjoint pour le traitement du minerai, un technicien pour la section des carburants et trois professionnels.

M. BEST: Vous avez donc baissé de quarante-neuf à vingt-neuf. De ces vingt-neuf, combien vouliez-vous en affecter aux recherches sur l'uranium?

M. CONVEY: Quatre.

M. BEST: Sur les sept, combien en avez-vous?

M. CONVEY: Aucun. Nous avons obtenu en métallurgie un employé pour les travaux qui se rapportent aux réacteurs.

Le PRÉSIDENT: Vous avez été averti d'avance qu'il était inutile de demander des hommes de science pour la recherche pure?

M. CONVEY: Oui.

Le PRÉSIDENT: Et c'est ce qu'il vous faudrait pour ce projet?

M. CONVEY: Oui. A l'heure actuelle, quatre personnes font de la recherche pure sur les réactions de l'uranium uni à d'autres métaux. S'il nous était possible de savoir ce que va entraîner le fait d'ajouter de l'uranium à certains métaux, nous pourrions sûrement trouver beaucoup d'autres emplois pour l'uranium. Quand j'ai comparé devant un comité semblable à celui-ci, il y a trois ans, on m'a demandé quel était l'avenir de la Direction des mines. Je pensais alors que, avec l'encouragement de l'industrie et l'aide des organismes provinciaux, notre Direction des mines en arriverait à un personnel d'environ 1,000 employés, ce qui demanderait une augmentation de 25 ou 26 employés chaque année pendant 10 ans. La première année, nous avons reçu le nombre d'employés prévu. L'an dernier, nous avons reçu sept nouveaux employés. Cette année, je ne sais pas ce que nous aurons. Peut-être bien personne.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que l'Eldorado vous aide précisément parce que vous ne recevez pas le nombre d'employés prévu?

M. CONVEY: Oui. C'est grâce à l'Eldorado que nous avons comblé l'écart au cours des derniers mois.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous expliquer au Comité pourquoi il est important que vous ayez des employés supplémentaires en recherches, et combien il vous en faut.

M. CONVEY: La situation est celle-ci: Au Canada, à l'heure actuelle, nous avons découvert beaucoup de minerai et nous avons plusieurs mines où le travail a cessé.

L'homme de recherche doit donc trouver de nouveaux emplois pour des minerais dont il connaît l'existence dans des mines qui peuvent être exploitées.

La situation étant ce qu'elle est, il me semble qu'il faut rapidement développer la recherche appliquée dans la Direction des mines, si nous voulons, au cours des cinq prochaines années, porter assistance à l'économie canadienne au moyen de notre richesse minière.

Le PRÉSIDENT: Développer la recherche, dites-vous, mais comment?

M. CONVEY: Ce n'est pas tellement compliqué. Si nous étions assurés de recevoir vingt personnes supplémentaires par année, la situation serait différente.

Nos laboratoires, si on les compare à ceux de certains autres pays, manquent de personnel. En réalité, chaque employé professionnel dans nos laboratoires nous coûte moins de 33 p. 100 que dans d'autres établissements.

M. BEST: Faites-vous la comparaison avec les États-Unis en particulier?

M. CONVEY: Je fais la comparaison avec les États-Uni, le Royaume-Uni et la France.

M. BEST: Et le coût est moins élevé chez-vous? Un homme de recherche compétent dans votre Direction coûte moins cher qu'au Royaume-Uni, aux États-Unis et en France?

M. CONVEY: Oui. Il me semble qu'il faudrait remonter un peu ce niveau. Ainsi, par exemple, un professionnel nous coûte environ \$3,000. Cela devrait être au minimum \$9,000.

M. BEST: Trois mille dollars en quoi?

M. CONVEY: En équipement et en assistance.

M. BEST: C'est un chiffre bien maigre.

M. CONVEY: Normalement, le professionnel doit avoir un technicien et un autre assistant. Et par un autre assistant nous entendons soit un employé de bureau soit un technicien d'atelier, un menuisier ou un autre artisan.

M. BEST: Je désirerais poser à M. Convey une question qui m'intrigue particulièrement. Sait-il pourquoi on a spécifié qu'il n'y aurait aucune augmentation de personnel dans le domaine de la recherche pure?

M. CONVEY: Dans notre Direction, nous consacrons seulement 12 p. 100 de nos travaux à la recherche pure. Tant qu'il n'existera pas au Canada des laboratoires provinciaux bien organisés et travaillant de concert avec nos compagnies minières qui ont déjà d'excellentes installations de recherche, nous devons nous occuper intensément de recherche appliquée.

M. BEST: Mais, en somme, vous estimez, n'est-ce pas, qu'il serait utile de faire un peu de recherche pure dans le domaine de l'uranium, en même temps que des recherches appliquées.

M. CONVEY: Oui. Je l'ai dit tout à l'heure, si nous pouvions comprendre pourquoi les métaux réagissent comme ils le font, et pourquoi ils réagissent différemment quand on leur ajoute un peu d'uranium, je pense au cas de l'acier par exemple, nous utiliserions immédiatement et concrètement ces résultats.

M. BEST: Savez-vous pourquoi le Conseil du Trésor s'est opposé particulièrement à la recherche pure?

M. CONVEY: Il semble que cette réaction-là soit générale. Le Conseil national de recherche n'a obtenu que 1 p. 100 d'augmentation pour son personnel. C'est exactement ce que nous avons reçu.

M. BEST: Mais pourquoi avoir mentionné la recherche pure par opposition à la recherche appliquée?

M. CONVEY: Je l'ignore.

Le PRÉSIDENT: Vous êtes un homme de science. D'après vous, que faudrait-il faire pour mettre cette industrie sur pied?

M. CONVEY: J'ai parlé de 18 projets de recherche. Je consacrerai à ces projets le personnel nécessaire et je vérifierai le travail après trois ans. J'en ai déjà donné la raison. Il y a deux voies de tracées, mais la recherche va sûrement nous découvrir plusieurs avenues qui mériteront d'être exploitées.

Nous avons clairement indiqué de quel personnel nous avons besoin pour accomplir notre travail. En d'autres termes, les recherches appliquées font face aujourd'hui à un problème qui est celui-ci: le manque d'emplois connus pour les nombreux métaux que nous produisons actuellement en trop grande quantité dans certains endroits miniers.

M. PITMAN: Auriez-vous les laboratoires nécessaires ou s'il faudrait aussi envisager des dépenses d'immobilisations pour fins de constructions?

M. CONVEY: A l'heure actuelle, nous pouvons recevoir de 100 à 200 employés de plus. Mais, dans ce genre de recherche, sitôt l'étape des expériences de laboratoire terminée, sitôt passé le banc d'essai, nos employés doivent transporter leurs travaux dans des établissements industriels et utiliser concrètement les résultats qu'ils ont obtenus. C'est actuellement ce que nous faisons dans nos travaux de recherche sur l'uranium. Deux membres de notre personnel ont visité la région de Hamilton.

En d'autres termes, actuellement nous travaillons en laboratoire. Mais, sitôt que nos recherches auront donné des résultats favorables, nous nous en irons vers l'industrie.

M. PITMAN: Vous ne demandez, vous avez-vous dit, que 25 employés supplémentaires par année. Imaginons qu'il y ait un problème d'urgence. Que faites-vous dans ce cas?

M. CONVEY: Une des raisons pour lesquelles j'ai mentionné ce nombre de 25 par année, c'est qu'il est relativement difficile de recruter du personnel compétent. Je n'aimerais pas à penser qu'il pourra y avoir des employés qui n'auront rien à faire.

Le PRÉSIDENT: J'imagine qu'en recherche il est assez difficile d'organiser un programme d'urgence.

M. CONVEY: En effet, mais le problème est plus facile à résoudre s'il y a des postes disponibles.

M. DRYSDALE: Votre organisme fait de la recherche appliquée, n'est-ce pas? Et vos employés vont dans l'industrie privée et font bénéficier celle-ci de vos idées et de vos recherches sans qu'elle y ait contribué.

C'est un peu comme si vous reconnaissiez le principe, et ici je généralise évidemment un peu, que l'industrie n'a rien à faire en fait de recherches, car c'est là un domaine dont le gouvernement s'occupe exclusivement.

Savez-vous quelle est, dans d'autres pays comme les États-Unis, la proportion des chercheurs à l'emploi du gouvernement par rapport aux chercheurs à l'emploi des industries privées?

M. CONVEY: Je n'ai pas ces chiffres, mais je pourrais sans doute vous les trouver. Revenons-en à ce que vous disiez, à savoir que l'industrie ne joue pas un rôle assez important en recherche. Cela n'est pas exact et voici pourquoi. Quand nous nous lançons dans des projets de recherche, nous nous mettons immédiatement en relation avec les gens qui peuvent s'intéresser à ces recherches.

C'est ainsi que, pendant les dix dernières années, nous avons encouragé quelques-uns de nos principaux producteurs de métaux à organiser des laboratoires de recherche. Ils peuvent ainsi se rendre compte des profits qu'ils peuvent retirer de ces recherches.

En ce moment la situation au Canada est telle qu'il faut encourager l'industrie à entrer dans le domaine de la recherche.

Plusieurs industries prétendent qu'elles n'ont pas les moyens de se livrer à des travaux de recherche. Nous les aidons à entrer dans ce domaine. Ainsi, pour le zinc en particulier, nous avons du matériel qu'ils n'ont pas à Trail; nous leur avons offert de travailler avec nous.

D'autre part, depuis cinq ans, la *Consolidated Mining and Smelting Company* a transformé ses laboratoires en un instrument de recherche de première qualité.

M. DRYSDALE: En somme, les taxes directes et indirectes qui frappent les sociétés commerciales permettent au gouvernement de leur fournir les recherches dont elles ont besoin, alors que nous pourrions, par le moyen de ces taxes, les encourager à faire plus de recherche.

M. CONVEY: Vous avez raison; elles ont souvent déclaré que, si on les encourageait par des dégrèvements fiscaux, elles augmenteraient leurs recherches.

M. BEST: N'existe-t-il pas en ce moment des encouragements de cette nature?

M. CONVEY: Les mines sont exemptées de taxe durant leurs trois premières années d'exploitation. Je ne crois pas qu'il existe d'autres formes d'encouragement.

M. BEST: Je pense qu'il y a une forme d'encouragement sous forme de réduction d'impôt. Les compagnies ne commencent-elles pas à se prévaloir de la réduction de 5 p. 100.

Le PRÉSIDENT: Oui, il y a une réduction de 5 p. 100. M. Gilchrist pourrait peut-être nous en parler?

M. GILCHRIST: Voici ce qui en est. Les compagnies peuvent consacrer 5 p. 100 de leurs frais d'exploitation à la recherche, sans payer d'impôt. A vrai dire, ce chiffre de 5 p. 100 s'est appliqué dans très peu de cas. En somme et pour résumer, les compagnies peuvent déduire aux fins d'impôt 5 p. 100 de leurs frais d'exploitation.

Le PRÉSIDENT: Cette déduction est statutaire, n'est-ce pas?

M. GILCHRIST: Oui, et je crois que, dans beaucoup de cas, on ne s'est pas limité trop étroitement à ce chiffre.

M. BEST: Je pense qu'il serait difficile au gouvernement de faire davantage dans cette voie, puisque l'industrie vient à peine d'y entrer. Quand on constate qu'il est permis d'affecter à la recherche 1/10 p. 100 du revenu brut, il serait difficile de justifier d'autres motifs d'encouragement.

Le PRÉSIDENT: Certaines compagnies ont conscience de l'importance que prend la recherche, n'est-ce pas?

M. BEST: Je parle des emplois de l'uranium, en particulier.

Le PRÉSIDENT: Nous savons, et c'est d'ailleurs consigné au compte rendu, que les compagnies ne profitent pas de toute la marge de 5 p. 100.

M. BEST: Elles n'ont guère dépassé 2 p. 100.

Le PRÉSIDENT: M. McCann a déclaré en Chambre il y a quelques années que, si l'industrie voulait dépasser cette limite de 5 p. 100, le Gouvernement n'y verrait aucune objection.

M. BEST: A-t-on reparlé à M. Convey de cette impossibilité de lui procurer du personnel qualifié pour les travaux de recherche? C'est une situation que je n'aime guère. Y a-t-il eu, monsieur, des démarches qui ont été faites auprès de vous par les compagnies qui s'intéressent à vos travaux, soit à votre Direction directement, ou, si c'est impossible, par l'intermédiaire de certaines autres institutions? Vous dites qu'il faudrait plus de personnel dans ce domaine. Les compagnies privées, qui sont en contact constant avec votre Division, ont-elles manifesté l'intention de vous aider dans ce sens?

M. CONVEY: Certaines compagnies canadiennes nous ont très souvent fait savoir leur vif désir de collaborer aux travaux qui les intéressent particulièrement.

M. BEST: Je pense aux quatre ou cinq compagnies qui pourraient vous aider de façon très précise.

M. CONVEY: En ce qui concerne l'uranium, il faut alors remonter aux alentours de 1940.

M. BEST: Pouvons-nous les inviter à comparaître?

Le PRÉSIDENT: J'ai trouvé fort intéressantes les remarques que le professeur Forward a faites à la dernière réunion. Je saisis d'ailleurs l'occasion pour dire à quel point je suis heureux de voir M. Labine et M. Forward à la direction de la Fondation pour les recherches. C'est une excellente chose, mais en même temps je suis fort conscient du fait que la Direction des mines a grand besoin de chercheurs.

M. FORWARD: Ainsi que l'a indiqué M. Convey, la Fondation, pendant l'année en cours, a fourni \$100,000 à la Direction des mines; cela permettra d'engager un certain nombre d'hommes de carrière et des employés. La Fondation pour les recherches sur l'uranium a absorbé un très gros montant des dépenses.

M. BEST: Cela permettra-t-il d'établir les emplois qui n'entraient pas dans les prévisions budgétaires?

M. FORWARD: Je n'en suis pas certain. M. Convey décidera.

M. BEST: Monsieur le professeur, vous avez déclaré, à la page 13 du compte rendu de mardi dernier, que les recherches sont remplies de possibilités. Je trouve l'expression très juste, et je comprends ce qu'elle veut dire. Le montant alloué à la Fondation vous paraît-il suffisant? Peut-on déduire cela de vos remarques; ou croyez-vous que vous pourriez utiliser plus de fonds des compagnies dans un avenir immédiat, et non dans quatre ou cinq ans, comme vous l'avez dit?

Un alinéa se termine par une question à laquelle nous aimerions entendre une réponse. Vous dites que vous ne vous attendez à rien avant trois ou quatre ans, mais qu'à ce moment l'activité sera grande. Vous avez ajouté alors: «J'ai une autre idée là-dessus.» Alliez-vous en dire plus long? Je sors peut-être cette phrase de son contexte.

Le professeur FORWARD: Je n'ai pas eu la chance de lire la transcription. J'y ai jeté les yeux il y a quelques minutes et la phrase semble se tenir par elle-même.

Avec votre permission, monsieur le président, j'aimerais vous lire quelque chose que j'ai écrit depuis que je suis venu ici la semaine dernière; je crois que vous y trouverez la réponse à vos questions.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

Le professeur FORWARD: Ce document abordera d'autres problèmes que ceux que vous avez mentionnés. Relativement à la question posée à la dernière assemblée, je suis d'avis que les producteurs canadiens ont fait preuve d'un esprit

très libéral à ce sujet et que, grâce à eux, le Canada est maintenant en avance sur les autres pays qui produisent de l'uranium. Étant donné la difficulté d'obtenir de l'uranium pour des fins de recherches commerciales, difficulté qui a disparu il n'y a que deux ans environ, étant donné l'évolution rapide et presque anormale de l'uranium considéré d'abord comme curiosité de laboratoire et devenu maintenant un métal distribué commercialement, enfin étant donné les difficultés qu'on rencontre inévitablement quand on essaie de grouper des compagnies en vue de soutenir un organisme tel que la Fondation canadienne pour les recherches sur l'uranium, étant donné donc tous ces facteurs, surtout si on les compare à toutes les conjonctures qui s'en rapprochent le plus, on peut dire que les producteurs canadiens d'uranium ont vraiment extrêmement réussi en mettant sur pied la Fondation et en entreprenant des travaux dans un délai aussi court. Voilà, messieurs, mon opinion franche, libre de toute pression de la part des producteurs d'uranium; et croyez que j'ai bien des amis, dans l'industrie des métaux, qui la partagent.

Lors de l'une des premières réunions de ce comité, quand on demanda ce que la Fondation canadienne pour les recherches sur l'uranium ferait à propos de brevets, des questions ont été posées à ce sujet. Dans les cas où cela est possible et en vue de protéger à la fois les intérêts des centres de recherches et ceux du public, la Fondation demande qu'on lui laisse la responsabilité de l'information et le droit d'administrer les brevets. Bien qu'il soit encore un peu tôt pour adopter une ligne de conduite définitive, la Fondation a l'intention de préférer d'une façon générale la publication des découvertes à l'obtention de brevets. De plus, dans les cas où il y aurait octroi de brevets il est fort improbable qu'on exige des redevances, car elles freineraient l'utilisation de l'uranium. Si jamais il y avait perception de redevances, ces redevances permettraient à la fondation d'augmenter ses recherches, mais ne tomberaient jamais dans les mains des compagnies commanditaires.

Une autre des questions soulevés concernait le montant fourni par les compagnies pour des recherches sur l'uranium. Dans mon témoignage, j'ai indiqué qu'à mon avis le pourcentage du montant brut des ventes consacré aux recherches sur l'industrie des métaux non-ferreux étant d'environ 0.5 p. 100. J'ai eu l'occasion de constater qu'aux États-Unis, dans l'industrie primaire de la production métallique, le pourcentage est de 0.4 ou 0.5 p. 100; c'est là cependant une industrie où la recherche est bien établie. Voici d'autres pourcentages: dans l'industrie pétrochimique, un peu plus de 2 p. 100; dans l'industrie des produits pharmaceutiques, environ 4 p. 100. A mon avis, le montant de 0.1 p. 100 que nous donne l'industrie canadienne de l'uranium pour la première année représente donc une mise de fonds initiale parfaitement justifiable qui ne devrait pas tarder, étant donné les circonstances inusitées qui sont ici en cause, à atteindre le niveau de 0.4 p. 100 qui est commun dans l'industrie du métal.

Vous n'êtes pas sans savoir, j'en suis certain, qu'il est normal pour les producteurs canadiens de métal de dépenser 1 p. 100 ou plus du chiffre brut des ventes pour les recherches et l'expansion. Il s'agit évidemment de producteurs bien établis et il en sera de même pour l'industrie de l'uranium quand elle sera bien installée. Quand on compare les budgets que consacrent aux recherches les compagnies minières et les compagnies de fabrication, il faut toujours se rappeler que les compagnies minières, dans des circonstances normales, ne peuvent se maintenir qu'à deux conditions: a) en faisant de la prospection pour découvrir de nouvelles sources de minerai et b) en faisant des recherches pour réduire le coût de production et pour varier et élargir l'utilisation de ses produits. C'est la situation particulière dans laquelle se trouve chaque compagnie, de même que les buts qu'elle poursuit, qui dans chaque cas détermineront la direction dans laquelle elle s'engagera.

A la dernière réunion, il a également été question des façons d'encourager l'industrie à s'adonner davantage à la recherche. Comme je crois que ma réponse a été un peu ambiguë, je voudrais donner des précisions à ce sujet. En premier lieu, avant de pousser une compagnie à faire de la recherche dans ses propres laboratoires sur ses problèmes ou ses projets, il faut voir de quelle industrie il s'agit. Dans l'industrie pharmaceutique, le mobile est évident; dans l'industrie de l'or, où personne ne se préoccupe de la mise en vente des produits, l'inverse devient vrai. En général, la volonté de faire des recherches découle de ces mobiles et au programme des administrateurs. Les compagnies de production et de fabrication qui réussissent le mieux sont fort conscientes de la valeur de la recherche.

Dans un document précédent, j'ai déjà parlé des recherches commanditées que l'on fait faire dans les universités ou les fondations publiques et dont les résultats sont du domaine public, c'est-à-dire mis à la disposition aussi bien du commanditaire que de ses concurrents. Voici quelle est la situation. Quand une compagnie consacre, par exemple, 1 p. 100 du montant brut des ventes aux recherches, cette somme est déductible de l'impôt en tant que frais d'exploitation. Ce montant peut aller, si j'ai bien compris, jusqu'à 5 p. 100. Si la compagnie décide, et elle peut fort bien le faire, de consacrer entièrement cette somme à ses propres laboratoires, elle s'engagera dans des recherches qui la concernent personnellement, elle aura tous les droits sur les renseignements ainsi obtenus, les brevets, etc., et elle profitera ainsi exclusivement de tous les privilèges que lui confèrent ses travaux. D'autre part, si la compagnie décide de consacrer une partie de ce 1 p. 100 à des travaux de recherche exécutés par des universités, ou des fondations publiques ou à des travaux entrepris en collaboration avec les ministères du Gouvernement, le montant déductible aux fins de l'impôt est exactement le même que dans le premier cas. Mais, comme tous les renseignements ainsi obtenus tombent dans le domaine public, elle perd le fruit de ses travaux. Si bien que, non seulement la compagnie n'est pas encouragée à agir dans ce sens, mais qu'elle en est presque détournée. Le fait que tant de compagnies canadiennes à l'heure actuelle prêtent main-forte aux recherches universitaires et contribuent aux fondations publiques est tout à leur honneur et montre assez quel prix elles accordent à l'avancement de l'instruction et au progrès de la nation.

A cette situation, il existe une solution, mais elle ne dépend pas des universités ni des fondations; elle dépend des autorités qui fixent les impôts. A l'heure actuelle, l'argent fourni par les compagnies aux universités est imposé à environ 50 p. 100. En d'autres termes, si cette somme n'était pas dépensée de la sorte, elle serait considérée comme du revenu net et taxable et se trouverait dans la catégorie des autres frais d'exploitation. Je propose donc que l'argent consacré aux universités et aux fondations publiques ne soit taxé qu'à 10 p. 100 ou à 25 p. 100 plutôt qu'à 50 p. 100, comme c'est le cas en ce moment. Cela signifierait que, lorsqu'une compagnie consacre \$100,000 à des recherches qui se font dans des organismes publics, comme ceux que nous venons de mentionner, son impôt sur le revenu est diminué de \$50,000; il lui reste donc à fournir \$50,000 de sa poche. D'après le programme proposé, avec réduction de 25 p. 100, par exemple, sur un budget de \$100,000, il y aurait une réduction de taxe de \$75,000; elle ne sortirait donc de sa poche que \$25,000. Admettons maintenant que la compagnie est prête à dépenser \$50,000; c'est donc \$200,000 qui reviendraient aux universités et aux fondations. Avec une réduction de 10 p. 100, la somme atteindrait le demi-million. Si le Gouvernement désire véritablement aider la recherche, la voie est toute tracée devant lui et je n'ai aucun doute au sujet de l'enthousiasme que manifesterait l'industrie à l'égard d'un tel programme.

Je n'ai plus qu'une autre remarque à faire pour l'instant.

Je voudrais m'attarder un peu sur le domaine des recherches au Canada et j'espère être de quelque utilité au Comité sur cette question à la fois très vaste et très complexe. Veuillez considérer que les opinions que j'exprime sont mes opinions personnelles et que je ne suis le porte-parole d'aucune entreprise; elles sont plutôt le fruit de l'expérience que j'ai acquise en travaillant durant de nombreuses années en relations étroites avec les compagnies, les universités et les organismes gouvernementaux du Canada.

Je voudrais ici m'arrêter un instant pour vous parler d'un article qui a paru dans le *New York Times* du dimanche 19 mars. En voici l'en-tête: «En Tchécoslovaquie, 50,000 hommes travaillent aux recherches. L'avancement rapide de l'industrie dépend directement des travaux de recherche.» Je ne sais pas quelle est la population de la Tchécoslovaquie, mais je ne pense pas qu'elle dépasse de beaucoup celle du Canada. L'article, daté de Vienne le 13 mars, contient ce passage suivant:

La Tchécoslovaquie posséderait 50,000 hommes de science, ingénieurs et employés spécialisés dans la recherche pure et la recherche industrielle, si l'on en croit la *Czechoslovak Foreign Trade*, nouvelle revue économique publiée à Prague.

La revue attribue la rapide avance qu'a prise la Tchécoslovaquie dans la plupart des domaines industriels au cours des dix dernières années aux relations étroites qui existent dans ce pays entre la recherche et la production. La Tchécoslovaquie, d'après cette revue, possède à l'heure actuelle près de 320 instituts et laboratoires de recherche sans compter les institutions universitaires.

Ce développement de la recherche appliquée et de la recherche pure, continue la revue, est attribuable à d'importantes mises de fonds, qui d'ailleurs ont été sextuplées au cours des dix dernières années. Elle n'indique pas, cependant, le montant dépensé chaque année à cette fin.

Pour donner un exemple des méthodes employées pour l'expansion des recherches, la revue rapporte que, de 1961 à 1965, l'État mettrait sur pied seize projets complets subdivisés en 400 problèmes particuliers.

D'autres alinéas parlent des différents projets. L'un contient ce qui suit:

Dans la physique des matériaux solides, les recherches sur les semi-conducteurs ont révélé au monde plusieurs découvertes dans la sphère théorique et donné à l'industrie d'importantes inventions.

La revue parle encore de résultats «remarquables» obtenus dans le domaine de la chimie macromoléculaire, en particulier pour les polymères naturels, les albumens et les matières plastiques.

La revue mentionne aussi une nouvelle méthode de fabriquer le polyamide qui permet de créer des moules de plastique de dimensions à peu près illimitées.

Elle mentionne enfin les succès extraordinaires obtenus dans l'industrie pharmaceutique, dans l'industrie des métaux et en génie électrique.

Si je cite cet article, c'est pour donner l'exemple d'un pays qui consacre une bonne partie de son revenu à la recherche. Au Canada, trois organismes principaux s'occupent de recherche: les compagnies industrielles, les universités, le Gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux. Les buts particuliers et les méthodes employées par chacun de ces trois groupes diffèrent profondément; tous trois poursuivent un but commun: le progrès du pays.

L'industrie, comme je l'ai indiqué précédemment, poursuit ses propres buts particuliers et s'attend à ce que l'argent qu'elle consacre aux recherches lui rapportent des résultats tangibles dans un laps de temps raisonnable. Peu

d'industries sont assez puissantes pour maintenir de grands laboratoires consacrés à la recherche théorique ou de longue portée. Les laboratoires de la compagnie *Bell* et de la *General Electric* sont de cette catégorie. Certaines industries dépensent plus que d'autres pour la recherche. A l'intérieur de la même industrie, certaines compagnies dépensent proportionnellement plus que d'autres. La recherche étant une entreprise de l'esprit humain, le caractère des travaux, les mises de fonds, les méthodes de travail et, finalement, le succès ou l'échec des travaux entrepris varient avec les personnes intéressés et en dépendent essentiellement.

S'il se trouve un nombre suffisant d'hommes compétents, doués d'imagination et d'habileté, la recherche progresse et le pays, tout comme l'industrie, en profite. La direction, cependant, doit être en mesure de concrétiser les recherches pour en utiliser les résultats. La *Du Pont Company* a souvent déclaré que, dans une compagnie bien administrée, et dont les administrateurs sont prêts à utiliser les résultats des recherches, il se dépense annuellement une moyenne de \$4 en nouvelles installations pour chaque dollar consacré à la recherche. Dans notre monde où domine l'initiative personnelle et l'entreprise privée, c'est dans l'industrie que réside la clef de notre progrès et l'on sait à quel point l'industrie réagit quand il y a des récompenses et des encouragements tangibles. J'ai proposé un encouragement que je trouve efficace; il m'est difficile d'en imaginer un autre.

Les universités constituent un univers à part; elles sont naturellement sensibles aux encouragements et elles poursuivent un but qui n'est pas leur propre avancement économique mais l'avancement de la jeunesse dans les diverses avenues de la science, de façon à lui permettre d'atteindre au niveau de compétence et de compréhension qui lui permettra de dominer dans tous les domaines des arts et des sciences.

Dans le domaine de la recherche, les universités canadiennes attendent de l'aide principalement du Conseil national des recherches et du Conseil des Arts. Elles sont également aidées dans une certaine mesure par le Conseil des recherches pour la défense, par diverses fondations et par des dons et des subventions venus de sociétés industrielles et parfois de programme de recherches à forfait. Cette aide, cependant, n'est jamais suffisante. Il me semble que les montants mis à la disposition des universités, la recherche universitaire étant à la base du savoir, devraient être d'une telle importance que chaque homme de science, dans chaque université, se sentirait pressé et même contraint d'utiliser au maximum son habileté et sa compétence dans le domaine des recherches scientifiques et technologiques. Ces hommes ne devraient pas être chargés de trouver des fonds, mais seulement de les dépenser de la façon la plus efficace.

Le Conseil national des recherches a fait quelques pas en avant dans ce sens au cours des dernières années; mais, jusqu'à tout récemment, le total des montants mis à la disposition des universités était très peu élevé, surtout si l'on considère la richesse de notre pays. Les recherches entreprises sous l'égide du Gouvernement font actuellement l'objet d'un sondage sérieux dont les résultats seront connus en temps et lieu. Les laboratoires de recherche du Gouvernement doivent se spécialiser dans des domaines qui leur sont propres: l'application de la recherche pure, la défense, les ressources naturelles, l'alimentation et la pharmacie, la santé publique et autres domaines semblables. S'ils veulent retenir l'attention des hommes de science les plus compétents, les laboratoires du Gouvernement doivent leur permettre d'entreprendre des travaux fondamentaux de recherche qui autrement se feraient dans les universités. Je pense que cela s'applique à ce que disait M. Convey il y a quelques instants.

Parfois, comme dans le cas de la *Polymer* et de l'*A.E.C.L.*, le Gouvernement prend à son compte, pour un certain temps seulement, certains projets de

recherches de nature commerciale ou semi-commerciale. Dans ce cas, les frais de recherche proprement dits ne constituent qu'une petite fraction de toute l'entreprise à tel point qu'on se demande vraiment si l'on doit considérer cette somme comme des frais de recherche.

Le Gouvernement peut seul déterminer l'ampleur de la recherche au Canada. L'industrie se laissera séduire par des diminutions de taxe; l'université a besoin d'être aidée soit à même les fonds publics soit par l'industrie; l'ampleur des recherches dans les ministères du Gouvernement est déterminée par les prévisions budgétaires. C'est dans la mesure où ces pouvoirs sont utilisés à bon escient que prospérera la recherche au Canada. En effet, lorsque nous parlons de recherche, nous ne devons pas seulement penser à la science. La science se développera toujours, car l'homme est naturellement curieux. Dans les siècles passés, nous avons vu comment le développement de la science a pu entraîner des changements dans la structure de la société, au moment de la révolution industrielle par exemple. Or, de nos jours, il semble que nous assistions à une nouvelle révolution.

Ainsi donc, ne pensons pas seulement à faciliter financièrement la recherche scientifique, mais consacrons aussi beaucoup de temps, d'argent et d'efforts à la recherche dans le domaine social, car il se peut que le développement de la science, dont beaucoup de gens croient qu'elle rendra la vie plus longue, plus facile et plus intéressante, soit tel qu'il porte atteinte à nos structures sociales et menace notre liberté et le droit que nous avons de vivre comme des êtres humains, préoccupés, non seulement de bonheur, mais aussi de ce qui peut s'appeler l'aventure de l'esprit humain. La perte de ces biens serait l'échec de la recherche.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, avez-vous des questions à poser?

M. BEST: Monsieur le président, le Comité étudiera avec beaucoup d'intérêt les commentaires du professeur Forward, de même que vos suggestions au sujet de l'opportunité de diriger la recherche vers le domaine de l'industrie. Je suis de votre avis quand vous dites que les fonds alloués aux universités sont trop modestes. Je voudrais cependant faire remarquer que les prévisions budgétaires pour le Conseil national des recherches ont doublé depuis trois ans et demi, c'est-à-dire depuis que nous sommes au pouvoir. C'est un geste dont nous sommes fiers.

Monsieur le professeur, vous avez mentionné le grand nombre des chercheurs qui sont probablement au service de l'État en Tchécoslovaquie. Suggérez-vous qu'il y ait plus de chercheurs au service du Gouvernement canadien ou faisiez-vous cette remarque dans un autre but?

Le professeur FORWARD: Non. L'article mentionnait simplement qu'il y a en Tchécoslovaquie 50,000 hommes de science qui s'adonnent à la recherche. La pratique suivie dans ce pays est fort différente de la nôtre. J'imagine que là-bas il n'y a que la recherche gouvernementale et la recherche universitaire.

M. BEST: En marge de vos commentaires sur la recherche et l'industrie, vous avez commencé par déclarer assez catégoriquement que l'industrie a fait tout son devoir dans ce domaine. J'imagine que vous avez vécu et travaillé auprès de ces gens. Il me semble pourtant, et c'est également l'avis de plusieurs d'entre nous, que cette affirmation n'est pas tout à fait juste. Dans ce domaine, je me réfère évidemment au rapport sur la recherche industrielle. J'ai noté vos remarques à ce sujet à la page 193 (texte anglais) du compte rendu de la semaine dernière, et vous les avez répétées aujourd'hui. Vous disiez alors que l'industrie des métaux non-ferreux avait été lente à dépenser de l'argent pour les recherches. Vous avez ensuite ajouté, et je vous cite:

Je ne connais pas le chiffre exact, mais je crois que la moyenne internationale de ce qu'ils dépensent pour les recherches est d'environ un 0.5 p. 100 du revenu brut.

Aujourd'hui même, vous avez répété cette affirmation. Si l'industrie a été lente à dépenser de l'argent pour les recherches et que l'industrie de l'uranium n'a dépensé que 0.1 p. 100, comment pouvez-vous dire qu'elle remplit son devoir? Il est peut-être tôt pour juger, mais la question se pose quand même.

Le professeur FORWARD: Je suis absolument certain, comme je l'ai déclaré, qu'avant bien longtemps, d'ici trois ou quatre ans, l'industrie de l'uranium dépensera de .4 à .5 p. 100 comme les autres industries bien établies.

Le PRÉSIDENT: Mais vous avez entendu la question et vous avez également entendu M. Gilchrist dire ce matin très catégoriquement que l'industrie de l'uranium n'a jamais demandé même de petites quantités d'uranium pour faire des recherches portant sur d'autres utilisations de l'uranium que les emplois militaires.

M. BEST: Je crois que M. Gilchrist a déclaré à une assemblée précédente que le chiffre de \$250,000 ne lui paraissait pas encore suffisamment important.

Le PRÉSIDENT: Oui, je crois que, si vous consultez le compte rendu, vous verrez qu'il propose un chiffre double de celui-là.

M. BEST: Je le crois.

Le professeur FORWARD: Oui, il a bien dit cela, et il est vrai que \$250,000 ne suffiraient pas pour l'an prochain. Mais \$250,000 pour les premières semaines d'une entreprise me paraissent constituer une somme assez rondelette et j'ai confiance que le chiffre total sera plus élevé.

M. BEST: Je ne discute pas quand vous dites qu'on n'améliore pas nécessairement les recherches en multipliant par dix l'argent qui y est consacré; mais, par le passé, et particulièrement durant la guerre, il y a eu des exemples où 40, et parfois même 400 chercheurs ont fait des recherches dans ce domaine, et je me demande s'ils ne travaillaient pas plus intensément qu'on ne le fait maintenant en ce qui concerne les emplois non militaires de l'uranium.

Le professeur FORWARD: Ici, encore, je mettrai l'uranium en parallèle avec les autres métaux. Prenons l'aluminium, par exemple. Cette industrie s'est développée très lentement. Il a fallu soixante ans avant qu'on fasse de la recherche. L'industrie de l'uranium s'est développée très rapidement depuis quinze ou seize ans et dans des circonstances que j'ai déjà qualifiées d'anormales, c'est-à-dire qu'il s'est exercé une terrible pression sur la production de l'uranium, production d'ailleurs dirigée dans un sens unique et sans qu'il soit jamais question d'emplois autres que des emplois pour fins militaires.

M. DRYSDALE: Vous voulez dire qu'il n'y avait pas d'encouragement d'ordre financier?

Le professeur FORWARD: En général, il n'y avait pas même de suggestions. Au moment où la production de l'uranium ne visait que l'énergie atomique et le domaine militaire, il n'était pas question d'utiliser ce métal à d'autres fins.

M. DRYSDALE: Cette assertion a déjà été faite par M. Convey et par M. Gilchrist; maintenant vous la faites vous-même. Malheureusement, les faits ne semblent pas la corroborer. Il semble plutôt que personne n'ait songé à demander de l'uranium à des fins de recherche jusqu'à il y a deux ans, quand les producteurs se sont rendu compte qu'ils avançaient vers une période difficile et qu'ils se sont soudain mis à s'intéresser aux autres emplois possibles de l'uranium. Tant qu'il leur suffisait de l'extraire du sol et de le fournir, aucun mobile financier ne les poussait à faire de la recherche.

M. BEST: Les ressources des gisements d'Ambrosia étaient connues depuis trois ou quatre ans, c'est-à-dire quelque peu avant la période de deux ans dont on a parlé. En somme, les ressources du marché n'étaient pas inconnues.

Le professeur FORWARD: Je connais mal le marché de l'uranium.

Le PRÉSIDENT: M. Gilchrist a dit, je crois, qu'elles étaient connues depuis quatre ans.

Mr. DRYSDALE: Mais vous n'avez eu connaissance d'aucune demande d'uranium pour des fins de recherches avant la période de deux ans dont on a parlé?

Le professeur FORWARD: Non, bien que l'Université de la Colombie-Britannique s'intéresse activement à l'uranium depuis 10 ans.

M. DRYSDALE: Dix ou quinze ans?

M. MACGREGOR: Depuis 1960; onze ans, par conséquent.

M. DRYSDALE: Avez-vous eu quelque difficulté à trouver les fonds nécessaires?

Le professeur FORWARD: Nous avons surtout travaillé à découvrir des moyens plus économiques de produire de l'uranium, et c'est d'ailleurs le travail qu'à ce moment on attendait de nous. Il y a quatre ou cinq ans, nous avons essayé d'avoir plus d'argent en réduisant le coût de production de l'uranium, et nous avons trouvé qu'il n'y avait pas grand chose d'autre à faire dans ce domaine à ce moment-là. Avec l'aide de l'Eldorado, il y a trois ans, nous nous sommes mis à étudier la production de l' UO_2 et des produits finis et il nous a été possible alors d'obtenir la faible quantité d'uranium dont nous avions besoin pour nos travaux. J'imagine d'ailleurs qu'à cette époque il n'y avait aucune raison logique de s'intéresser à ce domaine.

M. DRYSDALE: Nous avons l'impression que vous ne pouviez pas obtenir d'uranium. En réalité, je crois qu'on n'a pas essayé d'en obtenir pour fins de recherches. D'ailleurs, pour la recherche, il n'en faut qu'une ou deux livres. Vous ne dites pas qu'il en faudrait quelques milliers de livres, n'est-ce pas? Je parle de la recherche pure et de la recherche appliquée.

Le professeur FORWARD: Quand il est question de recherche appliquée, il faut à ceux qui se lancent dans ce domaine une bonne raison de le faire. Autrement dit, avant d'entreprendre des travaux de recherche appliquée, il faut que vous pensiez aux possibilités pratiques de ces travaux.

Or, il y a quatre ans, personne ne voyait pour l'uranium un emploi autre que l'emploi pour des fins nucléaires et l'on avait l'impression qu'il serait difficile d'obtenir de grandes quantités d'uranium pour des projets relatifs à des produits finis. Aussi personne n'était intéressé à se lancer dans ce domaine.

M. DRYSDALE: Je n'ai rien contre les mobiles d'ordre financier. Prenons les faits comme ils sont. Comme il n'y avait pas de mobile financier il y a deux ans, personne ne s'est adressé au Gouvernement pour obtenir les autorisations nécessaires en vue d'obtenir de l'uranium pour fins de recherche.

M. CONVEY: Si vous-même, en tant qu'individu, vous vouliez obtenir de l'uranium aujourd'hui, pensez-vous que ce serait facile? Vous trouveriez sur votre route plus d'obstacles que vous ne pouvez l'imaginer.

M. DRYSDALE: C'est là une pure hypothèse.

M. CONVEY: Je sais qu'il y a deux semaines une compagnie d'acier a demandé 75 livres d'uranium et s'est vu refuser cette quantité. Les compagnies doivent travailler en collaboration avec nous. A ce stade nous jouons le rôle d'un organisme de contrôle.

M. DRYSDALE: Pourquoi ce refus?

M. CONVEY: Parce qu'il n'est pas possible d'obtenir ce métal. Il y a tant et tant de règlements et de prescriptions liés à l'emploi de l'uranium que cela suffirait à décourager quiconque voudrait se lancer avec ampleur dans le domaine des applications pratiques de ce métal.

M. DRYSDALE: Voulez-vous dire qu'il n'y en a pas?

M. CONVEY: Il n'y en a pas assez pour vous en donner 75 livres quand vous en demandez?

M. DRYSDALE: Pourquoi pas?

M. CONVEY: Il y a d'abord les règlements concernant les radiations. Il faut observer certains règlements hygiéniques. Ainsi par exemple, en ce qui concerne l'addition d'une certaine quantité d'uranium à l'acier, il y a des limites qu'il ne faut pas dépasser. Passées ces limites, il serait dangereux pour la santé d'ajouter plus d'uranium à l'acier.

M. DRYSDALE: Cette déclaration ne me satisfait pas complètement. Dans le cas des 75 livres en question, veuillez nous donner des précisions. Ne s'est-il pas présenté des cas semblables il y a deux ans?

M. CONVEY: Non.

M. DRYSDALE: Vous n'avez eu connaissance d'aucune demande d'uranium, serait-ce une livre ou même moins, pour des fins de recherche?

M. CONVEY: Dois-je conclure de vos remarques que les compagnies dont il est question, et en particulier les producteurs d'uranium, ne sont intéressées qu'à l'argent? Il est vrai que toutes les compagnies sont intéressées aux dividendes qu'elles touchent; mais les mines d'uranium ont déjà connu une période de production intense au moment où il fallait beaucoup d'uranium, soit vers la fin de la deuxième guerre mondiale et dans la guerre froide qui a suivi. A la suite de cette production intensive, soit jusqu'en 1958, on avait encore l'espoir d'éviter la surproduction. Si vous consultez différents rapports, notamment celui de notre propre laboratoire d'énergie atomique, vous y verrez l'existence d'un groupe enthousiaste de chercheurs, préoccupés de produire dans un avenir rapproché une puissance atomique rentable. Étant donné cette situation, il n'est pas étonnant que les compagnies aient fait le raisonnement suivant: tout ce que nous avons à faire, c'est de produire le type de concentré d'uranium qui sert à préparer le métal d'uranium. Le seul but des compagnies de production d'uranium était donc de produire la matière première au moyen de laquelle les établissements du Gouvernement pourraient produire de l'uranium.

M. DRYSDALE: Je ne m'oppose pas, M. Convey, à ce que les compagnies se préoccupent du point de vue financier. Mais nous en sommes à un point où elles prétendent qu'un programme intensif est nécessaire. Elles se proposent de dépenser un montant de \$250,000 par année pendant cinq ans, ce qui correspond à peu près au programme prévu. Or, le professeur Forward, qui est directeur de la recherche à la Fondation canadienne pour l'uranium et qui en est probablement un employé, doit nécessairement être loyal envers ses employeurs, qui sont membres de l'industrie de l'uranium. M. Gilchrist fait partie de l'industrie de l'uranium Eldorado et M. Convey travaille également en liaison fort étroite avec l'industrie et les producteurs d'uranium. Et, tout à coup, on nous apprend que l'industrie de l'uranium a abattu une tâche considérable, mais qu'elle éprouve beaucoup de difficulté à contribuer \$250,000 après avoir retiré des millions de son exploitation. Ce n'est pas ce que j'appelle du bon travail.

Je pense que les déclarations du professeur Forward à la dernière réunion éclairent celles d'aujourd'hui. Bien qu'il ait eu raison quand il nous

a dit que, si une femme a ordinairement un bébé en neuf mois, neuf femmes ne peuvent pas avoir un bébé en un mois, il me semble qu'il y a quand même moyen d'obtenir un meilleur bébé en prenant les moyens nécessaires. J'ai déjà dit que le temps me paraît venu de lancer un programme intensif. Je n'ai aucune objection à ce que l'industrie se limite à \$250,000 par an, mais étirons un peu cette somme jusqu'à en faire un million parce qu'on a fait devant nous aujourd'hui l'éloge de l'industrie de l'uranium et qu'on nous a dit qu'elle fait de l'excellent travail en recherche.

M. PITMAN: Je voudrais poser une seule question à laquelle M. Convey pourra sans doute répondre immédiatement. D'où viennent les obstacles quand on veut se procurer de l'uranium? D'où vient l'obstruction?

M. CONVEY: Il y a certaines conditions à remplir pour ceux qui veulent obtenir de l'uranium pour des fins de recherche et, jusqu'à ce qu'il soit prouvé que ces conditions sont remplies, on ne nous accordera pas d'uranium.

M. PITMAN: Qui voulez-vous désigner par «on»?

M. CONVEY: La Commission de contrôle de l'énergie atomique. Grâce à la recherche que nous faisons dans la Direction des mines, nous sommes, à l'heure actuelle, associés au ministère de la Santé nationale et du Bien-être social et nous établissons en quelque sorte les règlements qui feront que la plupart des organismes industriels pourront obtenir de l'uranium.

M. PITMAN: De sorte que c'est la Commission de contrôle de l'énergie atomique qui prend les décisions?

M. CONVEY: Oui, et c'est elle qui doit voir à ce que les règlements soient observés. Si la distribution de l'uranium était libre, cela pourrait être très dangereux.

Le PRÉSIDENT: En ce moment, l'industrie se constitue des réserves.

Le professeur FORWARD: Monsieur le président, si vous voulez bien m'excuser, je dois retourner à Vancouver cet après-midi et j'aurais encore quelques mots à dire.

D'abord, en ce qui concerne la distribution de l'uranium, la Fondation canadienne de recherche sur l'uranium est maintenant en mesure d'aider quiconque veut obtenir de l'uranium en simplifiant la procédure à suivre. Une note en ce sens est déjà parvenue à un grand nombre de personnes.

En second lieu, je dois donner raison à M. Drysdale. Il est vrai que je suis un employé de la fondation canadienne de recherche sur l'uranium; je suis aussi employé par une université et je fais à titre privé d'autres choses. Cependant, ce que je fais et ce que je dis, je le fais et le dis parce que je crois que c'est juste, et les opinions que j'ai, je les exprime en tant qu'individu libre et non pas en tant qu'employé de tel ou tel organisme.

Le PRÉSIDENT: Merci. Je voudrais, au nom du Comité, vous remercier pour votre apport à nos délibérations.

Le professeur FORWARD: Merci, ce fut pour moi un plaisir.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, aimeriez-vous entendre les producteurs? Nous pourrions inviter les représentants de la Denison et de la Rio Algom.

M. DRYSDALE: Qu'est-il arrivé au sujet des unions ouvrières?

Le PRÉSIDENT: J'ai déclaré que j'avais reçu un appel téléphonique d'un de leurs représentants de Beaverlodge. Il devait être ici ce matin. S'ils ne veulent pas venir, c'est leur affaire.

M. BEST: Pourrions-nous entendre l'Association des producteurs comme les représentants des diverses sociétés?

Le PRÉSIDENT: Vous avez entendu l'Association. Il n'y en a pas d'autre. Voulez-vous que nous communiquions avec la Denison, par exemple, pour l'inviter à nous envoyer des représentants? Ils pourraient avoir de bonnes idées à nous communiquer sur les sujets dont nous avons parlé ce matin, notamment sur l'efficacité des encouragements d'ordre financier.

M. BEST: Pouvons-nous en recevoir deux ou trois au cours de la même réunion?

Le PRÉSIDENT: Oui. Nous demanderons au secrétaire de se mettre en communication avec ces sociétés.

La prochaine réunion aura lieu jeudi prochain à 10 heures.

APPENDICE «A»

1. Dans les Procès-verbaux et témoignages du jeudi 2 mars, la réponse donnée au milieu de la page 12 (fascicule 1, version française) à la question de M. Dumas, «Faites-vous partie du Comité du développement septentrional?», est incorrecte.

Je ne suis pas membre du Comité du développement septentrional.

2. En réponse à un certain nombre de questions qui ont été posées au sujet de la production totale de l'uranium au Canada et de la production, je dépose le tableau ci-joint. Pour l'année 1960, les chiffres de la production pour l'ensemble du Canada et pour chacune des sociétés sont inscrits à la page 167 (version anglaise) des Procès-verbaux et témoignages du jeudi 9 mars.

3. M. Drysdale a demandé plusieurs fois des précisions au sujet de l'Agence conjointe d'expansion. J'ai donné des renseignements au sujet de cet organisme et je vais en donner ici un résumé.

En raison de la pénurie d'uranium qui existait dans le monde occidental pendant la Deuxième Guerre mondiale et pendant les années qui l'ont suivie immédiatement, il fallait que les puissances occidentales utilisent les quantités disponibles de la façon la plus avantageuse possible et qu'elles mettent éventuellement en valeur d'autres sources d'approvisionnement. Les États-Unis et le Royaume-Uni ont établi l'organisme pour qu'il s'occupe de l'achat et de la répartition de l'uranium. Un ingénieur minier du Canada a fait partie de l'organisme, mais cet organisme n'a pas suscité l'achat d'uranium au Canada. Dans les premières années d'existence de l'industrie canadienne de l'uranium, le Canada a conclu tous ses contrats avec la Commission d'énergie atomique des États-Unis et l'organisme n'était pas partie à ces accords. Plus tard, lorsque les programmes du Royaume-Uni (à la fois militaires et civils probablement) ont exigé plus d'uranium qu'il n'en venait d'autres pays producteurs, on a décidé qu'une certaine portion des quantités qui faisaient l'objet d'un contrat entre le Canada et les États-Unis, serait détournée vers le Royaume-Uni. Comme je l'ai dit précédemment, l'Agence conjointe d'expansion a consenti à cet accord. Les renseignements qui ont pu parvenir à l'Eldorado sur le fonctionnement de l'organisme en question en ont été communiqués avant que je sois à l'emploi de cette société; mais, à tout événement, les renseignements auraient été considérés comme la propriété des gouvernements des États-Unis et du Royaume-Uni. Si le Comité estime que les renseignements sont d'importance capitale pour lui, je propose qu'il adresse une demande, par l'intermédiaire du Gouvernement, au ministère des Affaires extérieures.

4. Comme le Comité s'est montré très intéressé à la prétendue accumulation de réserves par les diverses sociétés, je pense que je devrais répéter la réponse que j'ai donnée à une question de M. Aiken et qui est inscrite à la page 127 (fascicule 3, version anglaise) des Procès-verbaux et témoignages du 7 mars: «Voici où je veux en venir. Si l'Eldorado exerce un certain contrôle sur le concentré qui lui vient d'un certain producteur, est-ce qu'il ne s'ensuit pas qu'elle sait aussi quelle quantité cette société a en réserve et qui viendra de cette société dans un avenir prochain?» En résumé, j'ai dit que l'Eldorado s'assure que l'activité de la société en ce qui concerne les mines se confine aux concessions et aux propriétés mentionnées dans le contrat conclu entre l'Eldorado et la société et qu'elle restreint ses achats mensuels au montant indiqué dans le contrat, mais qu'elle ne surveille pas en détail l'activité que poursuit la société sur ses propriétés ou dans ses usines. Si la société désire produire et accumuler des réserves en sus des quantités requises aux termes du contrat, elle peut le faire sans que l'Eldorado le sache.

5. A la page 163 des Procès-verbaux et témoignages du 9 mars (fascicule 4, version anglaise), M. Drysdale formule une question en ces termes: «Ne vous serait-il pas possible de déposer l'une de ces prévisions ou même plusieurs? Vous avez déclaré que l'on établit des prévisions à des intervalles de quelques mois. Est-ce que ces prévisions se font à des intervalles fixes ou irréguliers et combien de ces prévisions ont été faites entre 1953 et 1956?»

Voici la réponse: Dans ce temps-là, M. W. J. Bennett était le président et de l'*Atomic Energy of Canada Limited* et de l'Eldorado et M. Clarkson, qui travaillait pour l'*Atomic Energy of Canada Limited* et qui a préparé les prévisions publiées en juillet 1959 (dont vous avez des exemplaires), devait se tenir au courant de la situation mondiale en matière d'approvisionnements. Les dossiers qui renferment les documents que préparait alors M. Clarkson, antérieurement à la publication des prévisions, sont maintenant la propriété de l'*Atomic Energy of Canada Limited*. Comme M. J. L. Gray, président de l'*Atomic Energy of Canada Limited* comparaitra devant vous, il serait plus commode de faire produire par lui les renseignements demandés.

6. Voici la réponse à la question de M. Drysdale, qui apparaît à la page 164 des Procès-verbaux et témoignages du 9 mars (fascicule 4, version anglaise), et qui se lit comme il suit: «Vous avez des normes en fait d'emplois à des fins pacifiques, mais vous ne nous dites pas quelles sont ces normes. Il faudrait que nous les connaissions pour les évaluer. Peu importe quelles sont ces normes; mais apparemment vous les avez définies et nous ne connaissons pas cette définition. Il serait très utile au Comité de savoir ce que vous considérez comme fins pacifiques.» Je ne puis donner de critère plus précis que celui que j'ai fourni en réponse à une question de M. Brunsdén, qui figure à la page 162 des Procès-verbaux et témoignages du 9 mars (fascicule 4, version anglaise), à savoir: «L'emploi de l'uranium ou de l'énergie atomique pour fins pacifiques est une façon d'employer le métal ou l'énergie en question pour des fins qui n'ont aucun rapport avec la fabrication d'armes de quelque nature que ce soit.»

Il est possible que certains des autres témoins qui comparaitront devant vous soient en mesure de donner une réponse plus satisfaisante à la question; mais, en ce qui me concerne, je ne le puis.

7. A la page 164 des Procès-verbaux et témoignages du 9 mars (fascicule 4, version anglaise), M. Drysdale demande: «Et pourriez-vous savoir si M. Clarkson peut nous fournir une estimation de ce que seront les approvisionnements futurs de l'univers?» La réponse à cette question se trouve dans mon mémoire. J'ai dit que la production mondiale d'uranium mise au point actuellement est de 42,902 tonnes par année. Il est impossible, pour qui que ce soit, de pronostiquer la production mondiale de l'avenir, si le prix de l'uranium, par suite de la demande, augmente à tel point qu'il devienne économique d'exploiter certains gisements de qualité inférieure, la production mondiale sera alors considérable; autrement, la production sera limitée. La production mondiale dépendra entièrement du prix qu'on pourra obtenir pour une livre d'uranium.

8. Voici la question posée par M. Drysdale, qui est inscrite à la page 175 des Procès-verbaux et témoignages du 9 mars (fascicule 4, version anglaise): «Monsieur le président, je suis encore aussi intéressé que je l'étais à la première réunion à ce que les contrats passés avec les États-Unis et le Royaume-Uni soient déposés. M. Gilchrist a laissé entendre que ce serait peut-être un peu difficile. Quoi qu'il en soit, je serais très heureux s'il voulait bien faire tout son possible pour nous procurer ces contrats afin qu'ils soient incorporés au compte rendu de nos délibérations. Je voudrais voir la formule de contrat dont vous vous servez pour traiter avec les producteurs d'uranium.» Il me

sera impossible de déposer les contrats conclus entre l'Eldorado et la *United Kingdom Atomic Energy Authority* et la Commission de l'énergie atomique des États-Unis. On ne peut publier ces documents sans le consentement des deux parties et il ne serait ni à l'avantage du Royaume-Uni ni des États-Unis de les rendre publics actuellement. J'ajouterai, cependant, que le projet de l'accord conclu par l'Eldorado avec les États-Unis a été remis au cabinet du Canada et que le ministre du cabinet de l'autorité duquel dépend l'Eldorado est tenu au courant de tout. A l'égard des contrats existants entre l'Eldorado et les producteurs d'uranium du Canada, je dépose une formule de contrat type.

9. La question de M. Drysdale qui est inscrite à la page 209 des Procès-verbaux et témoignages du 14 mars (fascicule 5, version anglaise) se lit comme il suit: «Ainsi vous ne vous rappelez pas qu'on ait refusé des demandes d'uranium pour fins de recherche.» Ma réponse, qui figure à la page suivante (version anglaise) se lit comme il suit: «Non, je ne me rappelle pas qu'on en ait refusé, mais je sais que, si on avait présenté des demandes de cette nature, elles auraient été refusées», laissent peut-être une impression trop définie. Ce que je voulais dire, c'est que le travail qui aurait amené l'utilisation des quantités prévues en d'après nos efforts actuels n'aurait pas, dans le temps, été considéré avec autant de faveur qu'aujourd'hui. Il y avait aussi la question de l'effet de l'utilisation de l'uranium sur la santé. Il est clair aujourd'hui qu'il n'y a aucun risque pour la santé dans l'utilisation de l'uranium comme alliage.

Livraisons par l'Eldorado d'uranium canadien («Gâteau jaune») aux États-Unis et au Royaume-Uni et valeur approximative pour la période dont les livraisons ont commencé le 31 décembre 1959

Entrepreneur	Livres U ₃ O ₈	Valeur approximative
Eldorado	15,286,000	\$ 156,631,000
Lorado	1,934,000	20,302,000
Gunnar	8,227,000	78,065,000
Canadian Dyno	658,000	6,906,000
Rayrock	458,000	4,809,000
Algom	13,606,000	142,180,000
Pronto	4,278,000	42,779,000
Northspan	9,592,000	100,142,000
Milliken Lake	3,169,000	32,923,000
Stanleigh	2,922,000	30,680,000
Consolidated Denison	10,472,000	101,786,000
Can-Met	2,987,000	30,830,000
Stanrock	2,359,000	24,534,000
Bicroft	2,228,000	24,177,000
Faraday	2,151,000	21,959,000
	80,327,000	\$878,703,000

ANNEXE «B»

Formule 4

MÉMORANDUM DE CONVENTION

(A déposer en double avec la demande de constitution en corporation conformément à la formule 3)

1. Nous, soussignés, sommes par les présentes convenus séparément et prenons individuellement l'engagement, les uns envers les autres, de nous constituer, sous le régime des dispositions de la Partie II de la Loi sur les compagnies, en une corporation sans capital-actions, sous le nom de

CANADIAN URANIUM RESEARCH FOUNDATION

ou sous tout autre nom que le secrétaire d'État pourra donner à la corporation, aux fins de poursuivre dans plus d'une des provinces du Canada, sans gain pécuniaire pour ses membres, les objets suivants:

La poursuite de la recherche sur l'utilisation des produits de l'industrie de l'uranium, la diffusion des renseignements relatifs à ces produits et l'encouragement, la protection et la stimulation de l'industrie de l'uranium.

2. Nous, soussignés, sommes en outre convenus séparément et prenons individuellement l'engagement, les uns envers les autres, que les opérations de la corporation seront exercées sans gain pécuniaire pour ses membres et que tous les profits ou autres accroissements de la corporation seront employés à favoriser l'accomplissement de ses objets.

3. Les soussignés seront les premiers membres de la corporation, et cette dernière se composera des soussignés et de ceux qui deviendront régulièrement membres de la corporation conformément aux statuts établis au besoin.

4. Les premiers administrateurs de la corporation seront ceux qu'énonce la demande ci-jointe.

5. Les statuts suivants sont ceux de la corporation: (Énoncer ici les statuts, y compris en particulier les statuts concernant les questions mentionnées à l'article 145 (2)).

Voir le règlement n° 1 ci-joint

RÈGLEMENT N° 1

Sceau de la corporation

1. Le sceau de la corporation sera de la forme prescrite par les premiers administrateurs de la corporation et portera les mots «Canadian Uranium Research Foundation».

Conditions d'admission

2. Les membres de la corporation seront les sociétés qui s'occupent présentement de la production et de la vente des concentrés d'uranium au Canada, à savoir:

Eldorado Mining and Refining Limited,
Denison Mines Limited,
Rio Algom Mines Limited,
Gunnar Mines Limited,
Bicroft Uranium Mines Limited,
Faraday Uranium Mines Limited;

toutes ayant demandé leur admission dans la corporation et étant reconnues comme membres actuels, et les autres particuliers, maisons et corporations qui pourraient être admis avec l'approbation du conseil d'administration.

3. Les membres actuels seront cotisés et devront verser à la corporation, le 15^e jour d'octobre 1960, et les 15^{es} jours d'avril et d'octobre de chacune des années 1961 à 1964, inclusivement, et le 15^e jour d'avril 1965, les cotisations suivantes:

Eldorado Mining and Refining Limited	\$18,695.48
Gunnar Mines Limited	13,069.25
Rio Algom Mines Limited	62,914.69
Denison Mines Limited	24,978.61
Bicroft Uranium Mines Limited	1,970.99
Faraday Uranium Mines Limited	3,371.00

Le conseil d'administration, lors de l'admission de nouveaux membres, peut fixer la cotisation ou la base de la cotisation de ces nouveaux membres et il peut, en tout temps, après le 15^e jour d'avril 1965, fixer la cotisation ou la base de la cotisation de chacun des membres actuels.

4. Tout membre actuel peut se retirer de la corporation après le 15^e jour d'avril 1965, et tout autre membre peut se retirer de la corporation moyennant préavis écrit de quatre-vingt-dix (90) jours adressé par la poste au secrétaire de la corporation au siège de la corporation. Toutes les cotisations échues à la date d'expiration d'un tel avis devront être versées par le membre qui se retire.

5. Tout membre qui violera une disposition quelconque de la charte, des statuts ou des règlements de la corporation et qui sera en retard de plus de trois (3) mois dans le paiement des cotisations imposées aux termes de l'article 3 du présent règlement sera passible de suspension ou d'expulsion, prononcée par le conseil d'administration de la corporation, mais, de toute façon, il demeurera obligé de payer les cotisations indiquées à l'article 3 du présent règlement et calculée d'après la date de la suspension ou de l'expulsion; cependant il cessera de posséder des droits dans la corporation.

Siège social

6. Le siège social sera situé dans la ville de Toronto, comté de York et province d'Ontario, Canada, à l'endroit de cette ville où on pourra à l'occasion poursuivre les affaires de la corporation.

7. La corporation peut, par voie de résolution, établir ailleurs au Canada les bureaux et les organismes que le conseil d'administration aura, par voie de résolution, jugés nécessaires.

Conseil d'administration

8. Les biens et les affaires de la corporation seront gérés par un conseil composé de six administrateurs, dont chacun sera le président ou un autre dirigeant d'une société membre de la corporation. Trois administrateurs formeront le quorum.

9. Les administrateurs seront rééligibles à la réunion annuelle des membres.

10. Une charge d'administrateur deviendra automatiquement vacante:

- a) si un administrateur résigne sa charge en présentant sa démission par écrit au secrétaire de la corporation;
- b) si on constate qu'il est dément ou s'il devient privé de raison;
- c) si cet administrateur, ou l'employeur qu'il représente comme membre, fait faillite ou suspend ses paiements ou compose avec ses créiteurs;

- d) si, à une réunion générale extraordinaire des membres, les trois quarts des membres présents adoptent une résolution comportant sa destitution;
- e) à la mort du titulaire;
- f) si un administrateur cesse d'être président ou autre dirigeant de la société membre qu'il représente;
- g) si un membre que représente un administrateur se retire ou est exclu de la société;

pourvu que, une vacance se produisant pour une des raisons énumérées dans le présent article, les administrateurs puissent, par voie de résolution, combler la vacance en désignant le président ou autre dirigeant d'une société dont les comptes de membres sont en règle auprès de la corporation.

11. Le conseil d'administration peut se réunir en tout temps et en tout lieu que fixeront les administrateurs pourvu qu'un préavis de deux (2) jours en soit donné par écrit à chaque administrateur. Aucun avis officiel ne sera nécessaire si tous les administrateurs sont présents à la réunion ou renoncent à cet avis.

12. Les administrateurs, comme tels, ne recevront aucune rémunération pour leurs services; mais, par voie de résolution adoptée par le conseil, ils pourront être dédommagés des dépenses que leur occasionne l'assistance aux réunions du conseil. On pourra verser aux administrateurs une somme fixe que pourront déterminer les membres par voie de résolution, pourvu qu'aucune des présentes dispositions ne soit interprétée comme empêchant un administrateur d'être au service de la corporation à titre d'employé et de recevoir une rémunération en conséquence.

13. Un administrateur sortant de charge doit demeurer en fonction jusqu'à la fin ou jusqu'à l'ajournement de la réunion à laquelle son successeur est élu. Subordonné aux dispositions de l'article 10 du présent règlement, un administrateur demeurera en fonction jusqu'à la prochaine assemblée annuelle des membres à la suite de son élection ou de sa désignation.

14. Les administrateurs peuvent exercer tous les pouvoirs de la corporation, sauf ceux que doivent exercer les membres aux assemblées générales, conformément aux dispositions de la loi sur les compagnies ou en conformité des présents règlements.

15. Après l'élection qui aura lieu à la première assemblée annuelle, les membres du conseil d'administration élus remplaceront les premiers administrateurs désignés dans les lettres patentes de la corporation.

16. A l'occasion, les administrateurs auront le pouvoir d'autoriser des dépenses au nom de la corporation, et ils pourront par résolution déléguer à un officier ou à des officiers de la corporation le droit d'engager des employés et de leur verser des traitements.

17. Le conseil d'administration aura la garde des fonds de la corporation et pourra effectuer des dépenses, employer du personnel ou engager des avocats, quand il le jugera à propos, pour poursuivre les buts de la corporation.

18. Le conseil d'administration prendra les mesures qu'il jugera nécessaires pour permettre à la corporation de recevoir des dons et des allocations pour la poursuite des buts de la corporation.

Officiers

19. Les officiers de la corporation seront le président, le premier vice-président, un certain nombre d'autres vice-présidents, selon que les membres

présents aux assemblées annuelles le jugeront à propos à l'occasion, le directeur de la recherche, le secrétaire et le trésorier. La même personne pourra détenir la charge de secrétaire et la charge de trésorier.

20. Le président et le premier vice-président seront des administrateurs de la corporation et seront élus à la première réunion au conseil d'administration qui suivra l'assemblée annuelle des membres. Les autres officiers de la corporation, qui peuvent, mais non pas nécessairement, être des administrateurs de la corporation, seront désignés à la première réunion du conseil d'administration qui suivra l'assemblée annuelle des membres.

21. Les officiers de la corporation demeureront en fonction pendant un an et seront élus par le conseil d'administration aussitôt que possible après l'assemblée annuelle de la corporation. Le conseil d'administration peut élire des officiers pour combler une vacance qui se produit au cours d'une année.

22. En l'absence d'un accord écrit contraire, le conseil d'administration peut, suivant son bon plaisir, révoquer tout officier de la corporation.

23. Le conseil d'administration peut à l'occasion désigner les agents et engager le personnel qu'il jugera nécessaire et ces personnes auront l'autorité et accompliront les fonctions que le conseil aura prescrites au moment de leur désignation.

24. La rémunération des officiers, agents et employés sera fixée par une résolution émanant du conseil d'administration.

Fonctions

25. Le président sera l'officier exécutif principal de la corporation et il exercera une surveillance générale sur les entreprises et les affaires de la corporation. Il présidera toutes les assemblées de la corporation et du conseil d'administration. Il veillera à ce que les décisions et les résolutions émanant du conseil soient mis en vigueur; lui-même ou le premier vice-président, ainsi que le secrétaire ou un autre fonctionnaire désigné à cette fin par le conseil signeront tous les règlements et tous les documents exigeant la signature des officiers de la corporation.

26. Le premier vice-président, en l'absence ou à défaut du président, remplira les fonctions et exercera les pouvoirs du président et s'acquittera des autres charges que lui imposera à l'occasion le conseil d'administration.

27. Les autres vice-présidents accompliront les fonctions que leur assignera à l'occasion le conseil d'administration ou le président.

28. Le trésorier aura la garde des fonds et des valeurs de la corporation et tiendra des comptes complets et exacts des recettes et des dépenses dans des livres appartenant à la corporation; il déposera toutes les espèces et toutes les autres valeurs au nom et au crédit de la corporation, et ce dans les endroits que pourra désigner à l'occasion le conseil d'administration. Il dépensera les fonds de la corporation suivant les directives que pourra donner le conseil, il se procurera les bordereaux correspondant à ces dépenses et rendra au président et aux directeurs, à la réunion régulière du conseil, ou lorsque ces derniers pourront le demander, un compte de toutes les transactions qu'il aura effectuées à titre de trésorier et de la situation financière de la corporation. Il remplira aussi toute autre fonction que le conseil pourra lui confier à l'occasion. Si on le lui demande, il fournira à la corporation un cautionnement comportant une somme et une ou plusieurs cautions acceptables par le conseil, en garantie du fidèle accomplissement de ses fonctions et de la remise à la corporation, en cas de mort, de démission, de retraite ou de

destitution, des livres, documents, bordereaux, espèces et autres biens de toute nature appartenant à la corporation et qu'il aura eus en sa possession ou dont il aura eu la garde.

29. Le secrétaire assistera à toutes les réunions du conseil et à toutes les réunions des membres; il en sera le secrétaire et inscrira tous les votes et rédigera tous les procès-verbaux des délibérations dans les livres qui seront employés à ces fins. Il donnera ou fera donner avis de toutes les réunions des membres et du conseil d'administration et il remplira toutes les autres fonctions que pourra prescrire le conseil d'administration ou le président, dont il relèvera. Il sera le gardien du sceau de la corporation et ne remettra ce sceau que lorsqu'il y sera autorisé par une résolution du conseil, et il ne le remettra qu'à la personne ou aux personnes désignées dans la résolution.

30. Le directeur de la recherche sera chargé, subordonné à l'autorité du conseil d'administration et à la surveillance du président, de la gestion et de la direction générales des entreprises et des affaires de la corporation et il aura le pouvoir de désigner et de révoquer tous les employés et agents de la corporation non élus ou directement désignés par le conseil et de fixer les conditions de leur emploi et de leur rémunération.

Réunions

31. L'assemblée annuelle des membres de la corporation se tiendra au siège social de la corporation ou ailleurs au Canada, à l'endroit que le conseil d'administration pourra désigner, le deuxième vendredi du mois de septembre de chaque année, à 10 heures et demie du matin, à moins que l'heure ou la date ne soit modifiées par le conseil d'administration. Dix jours avant la date de l'assemblée annuelle, le secrétaire donnera par écrit, à chaque membre, avis de l'heure et de l'endroit de la réunion annuelle. A la réunion annuelle, les membres recevront le rapport du conseil d'administration ainsi que l'état financier et le rapport préparés par le vérificateur de la corporation relativement à l'année financière écoulée et ils éliront le conseil d'administration et désigneront les vérificateurs qui seront en fonction pendant l'année suivante.

32. Des assemblées générales extraordinaires des membres de la corporation seront tenues sur convocation du conseil d'administration. Le conseil d'administration convoquera des assemblées extraordinaires de la corporation en tout temps à la demande des deux tiers des membres de la corporation. Dix jours avant la date d'une assemblée générale extraordinaire, le secrétaire donnera par écrit, à chaque membre, avis de l'heure et de l'endroit de l'assemblée générale extraordinaire.

Scrutin

33. A toutes les assemblées des membres, trois membres constitueront le quorum et toute question sera décidée à la majorité des voix, à moins d'un cas spécial prévu par la Loi sur les compagnies ou par les présents règlements. Chaque membre peut voter aux assemblées, soit en personne soit par l'intermédiaire d'un fondé de pouvoir, et il n'a droit qu'à un seul vote. Il n'est pas nécessaire que le fondé de pouvoir désigné par un membre soit un membre de la corporation.

34. Lorsque le conseil d'administration estime qu'une question doit être décidée par un vote des membres mais qu'il ne juge pas qu'il est nécessaire de convoquer pour cela une assemblée générale extraordinaire, il peut, par écrit, soumettre la question aux membres pour qu'ils en décident. La question ainsi présentée doit être tranchée à la majorité des voix reçues à l'expiration

de la date fixée dans la présentation écrite de la question et il doit y avoir un intervalle d'au moins dix jours depuis l'envoi de la présentation aux membres.

Modification des règlements

35. Un règlement de la corporation peut être formulé, révoqué ou modifié par un règlement adopté à la majorité des directeurs à une réunion du conseil d'administration et sanctionné par un vote affirmatif des deux-tiers au moins des membres à une assemblée dûment convoquée pour l'examen du règlement en question pourvu que l'adoption, la révocation ou la modification dudit règlement ne soit pas appliquée ou mise en vigueur avant d'avoir été approuvée par le secrétaire d'État.

Année financière

36. L'année financière de la corporation se terminera le trente et unième jour de décembre ou à une autre date fixée par le conseil d'administration.

Vérificateur

37. A chaque assemblée annuelle, les membres doivent désigner un vérificateur chargé de contrôler les comptes de la corporation, qui sera en fonction jusqu'à la prochaine assemblée annuelle, pourvu que les administrateurs puissent combler toute vacance du poste de vérificateur. La rémunération du vérificateur sera fixée par le conseil d'administration.

Signature et attestation des documents

38. Les contrats, documents et instruments écrits exigeant la signature de la corporation seront signés par un administrateur et par le secrétaire ou le trésorier, et tous les contrats, documents et instruments écrits ainsi signés seront exécutoires pour la corporation sans autre autorisation ou formalité. Les administrateurs auront à l'occasion, moyennant un règlement à cette fin, le pouvoir de désigner, au nom de la corporation, un ou plusieurs de ses officiers soit pour signer les contrats, documents et autres instruments en général, soit pour signer des contrats, documents ou instruments écrits déterminés. Au besoin, le sceau de la corporation pourra être apposé aux contrats, documents et instruments écrits, signés comme il est dit plus haut ou par un fonctionnaire ou plusieurs fonctionnaires désignés par voie de résolution adoptée par le conseil d'administration.

Dissolution ou liquidation

39. A la dissolution ou à la liquidation de la corporation, la part de l'actif de la corporation revenant à chaque membre sera le pourcentage de la cotisation qu'il verse par rapport à la cotisation globale de l'ensemble des membres.

Instructions et règlements

40. Le conseil d'administration pourra édicter des instructions et des règlements compatibles avec les présents règlements relativement à la gestion et au fonctionnement de la corporation, comme il le jugera à propos, pourvu que ces instructions et ces règlements demeurent en vigueur uniquement jusqu'à la prochaine assemblée annuelle des membres de la corporation, alors qu'ils devront être confirmés, à défaut de quoi ils cesseront immédiatement d'être en vigueur.

41. Dans les présents règlements, le singulier comprend le pluriel et le pluriel comprend le singulier; le masculin comprend le féminin.

En foi de quoi, nous avons apposé nos signatures et nos sceaux. Exécuté à
Toronto (Ontario), ce 23^e jour de septembre 1960

Témoins

Nom

W. H. ...
James Bartlett

Robert H. Syce
W. H. ...
W. H. ...
W. H. ...



APPENDICE «C»

ACCORD EN DATE du

jour de

19

INTERVENU ENTRE:

l'Eldorado Mining and Refining Limited, société définie dans la Loi sur le fonctionnement des compagnies du Gouvernement et dans la Loi sur les contrôles de l'énergie atomique (ci-après appelée l'«Eldorado»)

D'UNE PART

—et—

une société constituée en corporation en vertu des lois de la province de (ci-après appelée «le producteur»)

D'AUTRE PART

ATTENDU qu'il a été convenu que le producteur vendra et que l'Eldorado achètera des concentrés uraniumifères préparés aux établissements du producteur dans la division minière de aux conditions énoncées ci-après;

A CES FINS le présent accord décrète ce qui suit:

ARTICLE I

Nature et conditions du contrat

1. Le producteur vendra et l'Eldorado achètera des concentrés uraniumifères préparés par le producteur dans une région de concessions décrite à l'appendice «A» ci-joint, en conformité des prescriptions suivantes:

U ₃ O ₈	Minimum de 50 p. 100 du poids du précipité à sec
Impuretés.....	Exprimées sous forme de rapport à la teneur de U ₃ O ₈
Th.....	Maximum de 2.00 parties à 100 parties de U ₃ O ₈
V ₂ O ₅	“ 2.00 “ “
Mo.....	“ 0.60 “ “
B.....	“ 0.03 “ “
Cl, Br, I (combinés).....	“ 0.10 “ “
F.....	“ 0.10 “ “
Cu.....	“ 1.70 “ “
As.....	“ 0.80 “ “
CO ₃	“ 1.00 “ “
NH ₃	“ 0.10 “ “
Oxydes de terres rares...	“ 0.20 “ “
PO ₄	Minimum de 2.00 p. 100 de U ₃ O ₈ ou de 131 p. 100 de Fe, la teneur supérieure l'emportant.
CaXSO ₄	Le produit de la teneur procentuelle en Ca sur la quantité de U ₃ O ₈ multiplié par la teneur procentuelle en SO ₄ sur la quantité de U ₃ O ₈ ne doit pas dépasser 8.50 p. 100, compte tenu d'un maximum permis de sulfate de 15 p. 100 de la quantité de U ₃ O ₈ .
Également:	
H ₂ O.....	Maximum de 10 p. 100 du total du poids naturel.
Grosseur.....	Maximum de ¼ de pouce.

et quantité globale de U₃O₈ de

() livres à un prix équivalant à Dix dollars

- a) Le producteur livrera les concentrés vendus aux termes du présent accord dans des cylindres d'acier de 30 gallons avec couvercles pleine grandeur, munis de fermoirs à boulons, convenablement marqués, ou dans un autre genre ou plusieurs autres genres de récipients dont conviendront à l'occasion le producteur et l'Eldorado; lesdits cylindres ou récipients seront des articles neufs, fournis par le producteur, ou des cylindres ou des récipients fournis ou retournés par l'Eldorado.
- b) Pour chaque cylindre neuf d'acier, d'une capacité de 30 gallons, muni d'un couvercle mobile avec fermoir à boulons, qu'aura fourni le producteur et qui servira à l'expédition de concentrés à l'Eldorado, l'Eldorado paiera au producteur, outre le prix fixé à l'alinéa 1 de l'article I, une somme convenue qui représentera les frais supplémentaires prévus pour la fourniture de cylindres non restituables destinés à l'expédition au Royaume-Uni au lieu des cylindres restituables servant à la livraison de concentrés à des endroits du Canada ou des États-Unis d'Amérique. Si les parties conviennent, aux termes du sous-alinéa (a) de l'alinéa 2 du présent article II, de l'emploi de quelque autre genre de cylindres ou de récipients par le producteur, la somme imputable à l'Eldorado pour chaque cylindre ou récipient sera déterminée par le producteur et l'Eldorado. Pour chaque cylindre ou récipient fourni ou restitué au producteur par l'Eldorado et utilisé pour l'expédition des concentrés suivant le présent accord, l'Eldorado aura le droit de déduire une somme dont on devra convenir, comme valeur du cylindre ou du récipient, du montant global qui autrement serait payable pour les concentrés livrés suivant le présent accord.

3. Le producteur livrera à l'Eldorado des concentrés renfermant au moins livres de U_3O_8 , pendant une période de six mois à compter de la date du début des livraisons, et il livrera par la suite des concentrés renfermant environ livres de U_3O_8 , chaque mois, jusqu'à ce que les livres de U_3O_8 précitées aient été livrées; les livraisons, bien entendu, devant être terminées suivant les dispositions de l'alinéa 3 de l'article I.

4. Le producteur livrera les concentrés mentionnés dans le présent accord, en wagonnées, franco à bord des wagons de chemin de fer, sur la voie d'évitement la plus rapprochée de la propriété du producteur, suivant les dispositions de l'alinéa 1 de l'article I. Le producteur s'entendra avec le chemin de fer pour que le matériel roulant soit disponible suivant les besoins et, à ses propres frais, fera charger ces concentrés à bord de ce matériel roulant à la satisfaction de l'Eldorado.

5. Le producteur donnera à l'Eldorado, par télégramme acquitté, avis de toutes les expéditions effectuées en vertu du présent accord.

6. Nonobstant toute disposition de l'alinéa 4 du présent article II, les parties au présent accord pourront à l'occasion, de consentement mutuel et par écrit, modifier le mode de livraison.

ARTICLE III

Pesée, échantillonnage et analyse des concentrés

1. Chaque wagonnée ou autre unité de concentrés livrée à l'Eldorado, conformément aux dispositions du présent accord, sera divisée ou combinée (selon le cas) par le producteur en lots pour fins de pesée, d'échantillonnage, d'analyse et de paiement, conformément aux dispositions des articles III et IV, un lot devant contenir de 10,000 à 20,000 livres d' U_3O_8 ou toute autre quantité que l'Eldorado pourra à l'occasion raisonnablement fixée.

2. Tous les concentrés livrés conformément aux dispositions du présent accord seront pesés et échantillonnés en vue de l'analyse définitive qu'on effectuera à Port Hope (Ontario) ou à tout autre endroit du Canada, des États-Unis d'Amérique ou du Royaume-Uni que l'Eldorado désignera et suivant le mode dont on conviendra à l'occasion. En cas de désaccord sur la méthode à employer pour la pesée et l'échantillonnage, on utilisera la méthode que prescrira la Division de la radioactivité de la Direction des mines du ministère des Mines et des Relevés techniques (appelée ci-après la Direction des mines), sauf que, si l'Eldorado indique que la pesée et l'échantillonnage s'accompliront à un endroit des États-Unis d'Amérique ou du Royaume-Uni, advenant désaccord sur la méthode à employer pour la pesée et l'échantillonnage, on utilisera, suivant le cas, la méthode prescrite par le Bureau national des normes des États-Unis d'Amérique (appelé ci-après «le Bureau») ou par le laboratoire de recherches chimiques de Teddington (appelé ci-après le «C. R.L.»), Middlesex, Angleterre. La décision relative à la pesée globale et à l'échantillonnage de chaque lot livré en vertu du présent accord, rendue conformément aux dispositions du présent article, sera finale et concluante et liera à la fois le producteur et l'Eldorado.

3. On prélèvera un échantillon sur chaque lot livré conformément au présent accord et chaque échantillon sera de telle grosseur et divisé en tant de parties égales, comme on en aura convenu à l'occasion et, en cas de désaccord, selon les décisions de la Direction des mines, du Bureau ou du C.R.L., suivant les circonstances. Le producteur recevra deux parts de chaque échantillon et l'Eldorado ou son agent reconnu conservera les autres parts.

4.a) Relativement aux concentrés destinés à des endroits des États-Unis d'Amérique ou du Canada, l'Eldorado et le producteur, chacun à ses propres dépens, exécutera ou fera exécuter indépendamment des analyses devant déterminer la teneur en uranium de l'échantillon de chaque lot de concentré livré en vertu du présent accord. Les parties devront se communiquer simultanément, par courrier recommandé, les résultats de ces analyses et faire de leur mieux pour accomplir l'échange dans un délai de trente (30) jours après que le producteur aura reçu l'échantillon. Si, quant à un lot quelconque, l'écart entre l'analyse de l'Eldorado et l'analyse du producteur visant à déterminer la teneur d' U_3O_8 ne dépasse pas trois dixièmes pour cent (0.3%), la moyenne des deux résultats sera acceptée comme définitive et comme liant les deux parties. Si, quant à un lot quelconque, la différence des résultats obtenus par les deux parties dépasse trois dixièmes pour cent (0.3%), l'une des parts de l'échantillon conservé par l'Eldorado sera soumise à la Direction des mines ou au Bureau, suivant le cas, pour l'exécution d'une analyse arbitrale de la teneur en U_3O_8 , et le résultat de cette analyse arbitrale sera définitif si les résultats sont intermédiaires entre ceux des analyses de deux parties; sinon, l'analyse dont les résultats sont les plus rapprochés de l'analyse arbitrale prévaudra. Les frais de cette analyse arbitrale seront supportés par la partie dont la détermination initiale de la teneur en U_3O_8 est le plus éloignée de la détermination arbitrale, ou, si les résultats de l'analyse arbitrale sont à distance égale des résultats de l'analyse de chacune des parties, chacune des parties supportera la moitié des frais.

b) Relativement aux concentrés destinés à des endroits situés au Royaume-Uni, le producteur et l'Eldorado ou l'agent reconnu de celui-ci devront, chacun à ses propres dépens, effectuer ou faire effectuer une analyse

de la teneur en uranium de l'échantillon de chacun des lots de concentré livrés conformément au présent accord. Les résultats des analyses, renfermés dans des enveloppes scellées, seront échangés à Londres. Le producteur, dans un délai de vingt jours à compter de la réception de chaque échantillon, enverra les résultats de sa propre analyse, par courrier aérien et recommandé, au Bureau du haut commissaire du Canada à Londres, tandis que l'Eldorado ou son agent reconnu, dans le même intervalle, fera parvenir les résultats de sa propre analyse au bureau de son agent à Londres; l'échange sera subséquentement effectué aussitôt que la chose sera possible. Si, relativement à un lot quelconque, l'écart dans la teneur en U_3O_8 que marquent l'analyse du producteur et l'analyse de l'Eldorado ou de son agent reconnu ne dépasse pas les trois dixièmes pour cent (0.3%), la moyenne des résultats des deux analyses sera acceptée comme définitive et comme liant les deux parties. Si, relativement à un lot quelconque, l'écart que manifestent les résultats des deux analyses quant à la teneur en U_3O_8 dépasse trois dixième pour cent (0.3%), une des parts de l'échantillon conservé par l'Eldorado ou par son agent reconnu sera soumise au C.R.L. en vue d'une analyse arbitrale de la teneur en U_3O_8 et les résultats de cette analyse arbitrale seront définitifs s'ils sont intermédiaires entre les résultats des analyses des deux parties; sinon, les résultats d'analyse les plus rapprochés des résultats de l'analyse arbitrale prévaudront. Les frais de cette analyse arbitrale seront supportés par la partie dont les résultats d'analyse de la teneur en U_3O_8 sont le plus éloignés des résultats de l'analyse arbitrale, ou, si les résultats de l'analyse arbitrale sont également éloignés des résultats d'analyse de chacune des parties, chacune de ces parties supportera la moitié des frais.

5. Si une analyse des impuretés accomplie par l'Eldorado montre que la proportion d'impureté dépasse le maximum permis d'après l'alinéa 1 de l'article I du présent accord et si l'Eldorado ou son agent reconnu rejette le lot dont on a prélevé un échantillon ou exige la réduction du prix contractuel conformément aux dispositions de l'article V du présent accord, le Producteur pourra demander une analyse arbitrale au sujet de l'impureté ou des impuretés. En ce cas, une des parts de l'échantillon conservé par l'Eldorado sera soumise à la direction des mines, au Bureau ou au C.R.L., suivant le cas, en vue d'une analyse arbitrale et les résultats de l'analyse arbitrale seront décisifs et lieront les deux parties. Les frais de l'analyse arbitrale seront supportés par le producteur dans tous les cas où la proportion d'impureté mentionnée dans l'analyse arbitrale, dépassera la limite indiquée à l'alinéa 1 de l'article I du présent accord; autrement, les frais de l'analyse arbitrale seront supportés par l'Eldorado.

6. Les frais de pesée et d'échantillonnage des concentrés, après livraison à l'Eldorado conformément au présent accord, seront supportés par l'Eldorado, à moins que le producteur ne choisisse, comme il le peut, de faire assister un représentant à la pesée et à l'échantillonnage, auquel cas, les frais de l'envoi de ce représentant seront exclusivement supportés par le producteur. L'Eldorado ou son agent reconnu devra donner au producteur, suffisamment tôt, avis de la date à laquelle un lot de concentré sera pesé et échantillonné.

7. La pesée et l'échantillonnage, pour autant que les circonstances le permettront, seront exécutés dans un délai de soixante (60) jours, en ce qui a trait aux concentrés destinés à des endroits du Canada ou des États-Unis d'Amérique, et dans un délai de quatre-vingt-dix (90) jours, en ce qui a trait aux concentrés destinés à des endroits du Royaume-Uni, après la date de

livraison à l'Eldorado de chaque lot, conformément aux dispositions du présent accord. Après l'achèvement des épreuves et à la demande de l'Eldorado, le producteur livrera franc de port à l'Eldorado, à Port Hope (Ontario) ou à tel autre endroit du Canada ou des États-Unis ou du Royaume-Uni que désignera l'Eldorado, les échantillons que le producteur aura reçus jusque là aux termes de l'alinéa 3 du présent article.

ARTICLE IV

Paieiment

1. Dans un délai de quinze (15) jours après la livraison à l'Eldorado de chaque lot de concentré visé par le présent accord, le producteur livrera à l'Eldorado quatre exemplaires d'un état indiquant, par rapport au lot:

- a) le nombre des cylindres
- b) les numéros de série des cylindres
- c) le poids brut, la tare et le poids net applicables aux cylindres
- d) l'estimation de la quantité totale de U_3O_8 .

Pourvu que les poids indiqués dans cet état s'accordent assez bien avec les poids enregistrés par les voituriers et pourvu que la teneur en U_3O_8 indiquée dans l'état semble raisonnable à l'Eldorado, l'Eldorado, dans un délai de trente (30) jours après la réception de cet état, paiera au producteur, à l'égard des concentrés livrés avant le 1^{er} avril 1962, un montant égal à la somme de neuf dollars et cinquante cents (\$9.50) multipliée par le nombre de livres d' U_3O_8 contenu dans les concentrés livrés à l'Eldorado en vertu du présent accord dans le lot en question, selon que l'indique l'état, et, à l'égard des concentrés livrés subséquemment au 31 mars 1962 et avant le 1^{er} avril 1963, un montant égal au nombre de livres d' U_3O_8 , renfermé dans les concentrés livrés à l'Eldorado en vertu du présent accord dans le lot en question, selon que l'indique l'état, multiplié par la différence entre un dollar (\$1.00) et le prix de la livre applicable d'après l'alinéa 1 de l'article I.

2. Aussitôt que possible, lorsque l'Eldorado connaîtra les résultats définitifs de la pesée et de l'analyse des concentrés qui lui seront livrés en vertu du présent accord, dans un lot, mais subordonnément aux ajustements exposés ci-dessous, l'Eldorado paiera au producteur ou le producteur remboursera à l'Eldorado, suivant le cas, un montant égal à la différence, positive ou négative, à l'égard des concentrés livrés avant le 1^{er} avril 1962, entre le produit de \$10.50, multiplié par le nombre de livres d' U_3O_8 que renferment les concentrés livrés à l'Eldorado et acceptés par la société en vertu du présent accord, dans ce lot, selon les résultats définitifs des pesées et des analyses, et la somme versée en conséquence aux termes de l'alinéa 1 du présent article; et, à l'égard des livraisons faites subséquemment au 31 mars 1962 et antérieurement au 1^{er} avril 1963, l'Eldorado paiera au producteur ou le producteur remboursera à l'Eldorado, suivant le cas, un montant égal à la différence, positive ou négative, entre le produit du prix applicable à la livre, déterminé d'après l'alinéa 1 de l'article I, multiplié par le nombre de livres d' U_3O_8 que renferment les concentrés livrés à l'Eldorado et acceptés par la société en vertu du présent accord dans un lot, selon les résultats définitifs des pesées et des analyses et le montant versé en conséquence aux termes de l'alinéa 1 du présent article.

3. Sauf disposition contraire spécifiée dans le présent accord: a) toutes les sommes d'argent mentionnées dans le présent accord sont exprimées en dollars canadiens et b) tous les versements en décaillant doivent être effectués en devises ayant légalement cours au Canada.

4. Nonobstant toute disposition renfermée dans le présent accord, le paiement des concentrés expédiés à l'Eldorado en vertu du présent accord et perdus en transit, ou des concentrés non disponibles pour toute autre raison pour la pesée et l'échantillonnage définitifs, conformément aux dispositions du présent accord se fera sur la base de la pesée et de l'analyse effectuées par le producteur.

ARTICLE V

Ajustements

1. L'acceptation des matières livrables en vertu du présent accord et le paiement de ces matières, conformément aux dispositions de l'article IV, sont sujets aux dispositions suivantes:

- a) A l'égard des concentrés expédiés à l'Eldorado et destinés à des endroits des États-Unis d'Amérique ou du Canada, si ces concentrés ne sont pas conformes aux stipulations mentionnées à l'article I du présent accord, l'Eldorado peut les refuser, mais la société n'a pas besoin de le faire si elle juge que la prise de livraison est à l'avantage de l'Eldorado. Comme condition d'acceptation de l'oxide d'uranium en concentrés non conformes aux stipulations du contrat, l'Eldorado peut, à sa discrétion, exiger un dédommagement pour l'écart entre les concentrés livrés et les stipulations du contrat; auquel cas, l'Eldorado et le producteur conviendront d'une réduction appropriée dans le prix des concentrés, ou les concentrés seront refusés.
- b) A l'égard des concentrés livrés à l'Eldorado et destinés à des endroits du Royaume-Uni, si ces concentrés ne sont pas conformes aux stipulations mentionnées à l'article I du présent accord, l'Eldorado peut les refuser, mais la société n'est pas obligée de le faire si elle juge que la prise de livraison est à l'avantage de l'Eldorado; cependant, si l'Eldorado accepte la livraison de ces concentrés uraniumifères qui ne sont pas conformes aux stipulations, le producteur et l'Eldorado conviendront mutuellement d'une réduction du prix contractuel des concentrés, mais l'Eldorado, si la société juge que la dérogation aux stipulations n'est pas préjudiciable aux concentrés d'uranium, peut accepter les concentrés ainsi fournis par le producteur sans réduction du prix contractuel convenu. Le défaut de consentir à une réduction du prix contractuel, aux termes du présent alinéa 1 (b), constituera un différend qui devra être tranché conformément aux dispositions de l'article VI du présent accord.

2. Comme il convient de reconnaître dans une certaine mesure les fluctuations qui pourront se produire dans les taux de salaires de l'industrie minière au cours de la période qu'englobe le présent contrat, les paiements relatifs à l' U_3O_8 , spécifiés dans le présent accord, jusqu'ici fondés sur le prix susmentionné de \$10.50 la livre d' U_3O_8 , seront sujets à un ajustement qu'on calculera de la façon indiquée ci-dessous. A l'égard de cet ajustement, «le coût estimatif de la main-d'œuvre» sera de \$1.25 et «l'indice du salaire de base» sera de 199.2, soit le chiffre définitif, établi au 1^{er} décembre 1956, des «gains horaires moyens» des travailleurs rémunérés à l'heure au Canada dans «l'industrie minière—Autres métaux», qui figure dans la publication du Bureau fédéral de la statistique intitulée «Heures-homme et gains horaires». Aussitôt que possible après le 31 décembre de l'année au cours de laquelle les livraisons visées par le présent accord auront commencé, l'Eldorado:

- (i) en se reportant à la deuxième colonne figurant sous la rubrique «gains horaires moyens» dans la publication du Bureau fédéral

de la statistique intitulée «Heures-homme et gains horaires», s'assurera des gains horaires moyens, pour les travailleurs du Canada rémunérés à l'heure, dans «l'industrie minière—autres métaux» ayant cours le premier de chaque mois pendant lequel on a accepté des livraisons au cours de l'année pendant laquelle des livraisons ont été faites. Le chiffre ainsi vérifié sera appelé «l'indice mensuel des salaires»;

- (ii) déterminera une moyenne simple des indices des salaires mensuels, cette moyenne étant appelée «l'indice moyen des salaires»;
- (iii) déterminera, au plus proche entier des cents, le montant à établir, en multipliant l'indice moyen des salaires par le coût estimatif de la main-d'œuvre et en divisant le produit par l'indice du salaire de base, le montant obtenu devant être appelé «le coût ajusté de la main-d'œuvre»;
- (iv) si le coût ajusté de la main-d'œuvre est plus élevé que le coût estimatif de la main-d'œuvre, l'Eldorado paiera au producteur un montant établi en multipliant la différence entre le coût ajusté de la main-d'œuvre et le coût estimatif de la main-d'œuvre par le nombre des livres d' U_3O_8 auxquelles le prix de \$10.50 la livre s'applique et qui ont été livrées et acceptées pendant la période se terminant le 31 décembre de l'année au cours de laquelle les livraisons visées par le présent accord ont commencé. Si le coût ajusté de la main-d'œuvre est inférieur au coût estimatif de la main-d'œuvre, le producteur paiera à l'Eldorado un montant qu'on établira en multipliant la différence entre le coût ajusté de la main-d'œuvre et le coût estimatif de la main-d'œuvre par ledit nombre des livres d' U_3O_8 qui auront été livrées et acceptées pendant la période à l'étude.

A la fin de chaque année civile qui suit le 31 décembre de l'année au cours de laquelle les livraisons auront commencé et à la fin de toute partie de l'année au cours de laquelle le contrat aura pris fin, un ajustement de prix fondé sur les indices mensuels de salaires pour chaque année ou partie d'année sera effectué de la même manière à l'égard des livraisons acceptées auxquelles le prix de \$10.50 la livre sera applicable et qui auront été faites au cours de l'année ou de la partie d'année en question.

Si l'indice mensuel des salaires mentionné dans le présent accord cesse d'être disponible ou, pour une raison ou une autre devient inapplicable, le producteur et l'Eldorado négocieront de bonne foi pour établir un indice de remplacement en vue des fins visées dans le présent paragraphe.

Dans l'intervalle, le producteur continuera d'accomplir le travail dépendant du contrat, sous réserve d'ajustements rétroactifs, aux prix unitaires qui avaient cours immédiatement avant que l'indice mensuel des salaires cesse d'être disponible ou devienne inapplicable.

3. Pour déterminer lequel des deux prix mentionnés au paragraphe 1 de l'article I est le moindre, on ajustera le prix de \$10.50 par l'addition ou la soustraction, suivant le cas, de la différence entre le coût estimatif de la main-d'œuvre et le coût ajusté de la main-d'œuvre, laquelle aura été déterminée immédiatement après le 31 décembre 1961, conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article V.

ARTICLE VI

Arbitrage

En cas d'un différend quelconque entre les parties au sujet du présent accord (sauf en ce qui concerne une question à l'égard de laquelle un autre

mode de détermination ou de règlement est expressément prévu dans le présent accord) et qu'on ne peut régler de consentement mutuel, l'objet du différend sera soumis à la décision de deux arbitres, dont l'un sera choisi par l'Eldorado et l'autre, par le producteur. Si les deux arbitres choisis ne peuvent s'entendre, ils choisiront un troisième arbitre et la décision de deux des trois arbitres liera les parties. Si les deux arbitres choisis ne peuvent s'entendre sur le choix d'un troisième arbitre, le troisième arbitre sera désigné par la Cour de l'Échiquier lorsqu'elle aura été saisie de l'affaire. La partie qui n'aura pas désigné d'arbitre après que l'autre en aura désigné un devra le faire dans un délai de dix (10) jours après avoir reçu de l'autre partie un avis écrit l'invitant à le faire; à défaut de quoi, l'arbitre choisi par l'autre partie pourra agir comme unique arbitre et sa décision liera les parties. Si l'arbitre de l'une ou de l'autre partie n'a pas commencé l'examen des questions litigieuses dans un délai de dix (10) jours après avoir été, par écrit, invité par l'arbitre de l'autre partie à le faire, l'arbitre de l'autre partie, si un troisième arbitre n'a pas été désigné, pourra agir comme unique arbitre et sa décision liera les parties; ou encore les deux autres arbitres, si un troisième a été désigné, peuvent immédiatement désigner un arbitre à la place de celui qui n'a pas commencé l'examen des questions litigieuses, et la décision des deux arbitres, sur les trois, liera les parties. Les frais de l'arbitrage seront fixés à la discrétion des arbitres, à condition, toutefois, qu'aucune des parties ne sera obligée de payer plus que ses propres frais et les frais du troisième arbitre.

ARTICLE VII

Aucun député au Parlement ne participera aux bénéfices

Aucun député à la Chambre des communes du Canada n'aura accès à une partie ou à une part quelconque du contrat non plus qu'à aucun des bénéfices qui en découleront.

ARTICLE VIII

Responsabilité à l'égard des fournitures offertes

- a) Relativement aux concentrés destinés à des endroits du Canada ou des États-Unis d'Amérique, le producteur sera responsable de toutes les matières visées par le présent accord, jusqu'à livraison à l'Eldorado. Le producteur assumera tous les risques à l'égard des concentrés qui auront été refusés par l'Eldorado, après qu'ils auront été remis en la possession du producteur ou livrés à un voiturier public qui doit les rendre au producteur, conformément aux instructions du producteur, et, de toute façon, après un délai de quatorze (14) jours à compter de la date de réception par le producteur de l'avis de refus de l'Eldorado; et le producteur remboursera à l'Eldorado toutes les dépenses directement contractées par l'Eldorado ou en son nom au sujet des concentrés ainsi refusés.
- b) Relativement aux concentrés destinés à des endroits du Royaume-Uni, le producteur sera responsable de tous les concentrés jusqu'à livraison à l'Eldorado. Le producteur assumera tous les risques à l'égard des concentrés qui auront été refusés par l'Eldorado, après que ces concentrés refusés auront été remis en la possession du producteur ou livrés à un voiturier public qui doit les rendre au producteur, conformément aux instructions du producteur, et, de toute façon, après un délai de trente (30) jours à compter de la date de réception, par le producteur ou par son agent reconnu, de l'avis de refus de l'Eldorado, et le producteur donnera à l'Eldorado ou à son agent reconnu des instructions relativement au renvoi

des concentrés ainsi refusés dans un délai de quatre-vingt-dix (90) jours à compter de la date de réception par le producteur de l'avis de refus; et le producteur remboursera à l'Eldorado toutes les dépenses directement contractées par l'Eldorado à l'égard des concentrés ainsi refusés.

ARTICLE IX

Avis

Sauf disposition contraire renfermée dans le présent accord, les avis exigés ou qui peuvent être donnés en vertu du même accord devront être signifiés par écrit et, dans le cas de l'Eldorado, seront adressés à l'Eldorado Mining and Refining Limited, Case postale 379, Ottawa (Ontario) et, dans le cas du producteur, à

.....
ou à telle autre adresse que l'une des parties pourra à l'occasion indiquer à l'autre partie, et tous les avis ainsi adressés, s'ils sont expédiés d'Ottawa par courrier recommandé, seront considérés comme ayant été reçus soixante-douze (72) heures après l'heure de dépôt à la poste. Si l'une ou l'autre des parties désigne un agent résidant au Royaume-Uni, les avis adressés du Canada par courrier aérien recommandé audit agent, ou vice versa, seront considérés comme ayant été reçus quatre-vingt-seize (96) heures après l'heure de dépôt à la poste.

ARTICLE X

Cession et sous-location

Le producteur ne cédera ni ne sous-louera le contrat ou certains des travaux s'y rapportant sans avoir tout d'abord obtenu par écrit le consentement de l'Eldorado, et toute cession ou sous-location effectuée sans ce consentement sera nulle; mais, sous cette réserve, le contrat assurera les bénéfices et imposera les obligations aux successeurs et mandataires des parties au présent accord respectivement.

ARTICLE XI

Cas de force majeure

Le producteur ne sera pas responsable du défaut de remplir quelque'une des obligations contractées en vertu du présent accord pour autant que le défaut sera attribuable à une grève, à la fermeture des ateliers, à des différends industriels, à une guerre, à un incendie, à une inondation, à une confiscation, à des causes naturelles, à l'action d'un gouvernement ou à toute autre cause suffisamment indépendante de la volonté du producteur, sauf que, nonobstant ce qui précède, l'Eldorado ne sera pas obligée d'accepter la livraison de concentrés, aux termes du présent accord, après le 31 mars 1963. Dans la mesure du possible, le producteur devra déployer tous les efforts raisonnables pour supprimer aussi promptement que possible les événements qui empêcheront ou retarderont l'accomplissement des obligations découlant des présentes.

ARTICLE XII

Option

1. Nonobstant toute disposition contenue dans le présent accord, l'Eldorado détiendra une option qu'elle pourra exercer le ou avant le 31 mars 1961, celle d'étendre le contrat et d'acheter une quantité d' U_3O_8 dans les concentrés faisant l'objet du présent accord, en quantités ne dépassant pas un volume

qu'on déterminera en multipliant ——— livres par le nombre de jours écoulés depuis la date de l'achèvement des livraisons de ——— livres ou depuis le 31 mars 1963, la date la plus hâtive devant prévaloir, et le 31 décembre 1966. L'exercice de cette option s'effectuera au moyen d'un avis écrit de l'Eldorado au producteur, lequel avis spécifiera la quantité supplémentaire de matières qui doit être achetée, la période du prolongement du contrat et toute autre variation des conditions du contrat stipulées dans le présent accord à l'égard de l'exercice de l'option. En cas d'exercice de cette option, les livraisons se feront à un rythme d'environ ——— livres par mois, le contrat devant, bien entendu, se prolonger sur une période ne devant en aucun cas dépasser le 31 décembre 1966, mais assez considérable pour permettre l'achèvement des livraisons audit rythme mensuel. En ce cas, le prix que devra payer l'Eldorado pour la livre d' U_3O_8 dans les concentrés conformes aux spécifications formulées par la Commission de l'énergie atomique des États-Unis aux termes de son programme domestique d'acquisition de concentrés d'uranium, annoncé le 24 mai 1956, sera, en monnaie des États-Unis, le prix que la Commission de l'énergie atomique des États-Unis garantit sous l'autorité dudit programme aux producteurs domestiques pour des achats semblables et qu'elle applique aux contrats relatifs à des livraisons qui commenceront dès ou peu après le 1^{er} avril 1962 et ce prix sera payable en monnaie des États-Unis; et, si ces contrats contiennent régulièrement une disposition permettant aux producteurs en général de bénéficier d'éventuelles augmentations subséquentes du prix garanti précité, il est entendu qu'une disposition semblable sera insérée dans le prolongement d'un contrat consenti au producteur dans l'exercice de cette option. Il y aura un ajustement de prix convenable à l'égard des concentrés qui ne seront pas conformes à ces stipulations.

2. Toutes les dispositions contenues dans le présent accord s'appliqueront pour autant qu'elles seront applicables, et avec toutes les modifications qui s'imposeront à l'égard des concentrés livrés à la suite de l'exercice, par l'Eldorado, de l'option mentionnée dans le présent article.

EN FOI DE QUOI, les parties au présent accord ont signé.

L'ELDORADO MINING AND REFINING LIMITED

Accord scellé.

PAR:

SIGNÉ ET SCELLÉ

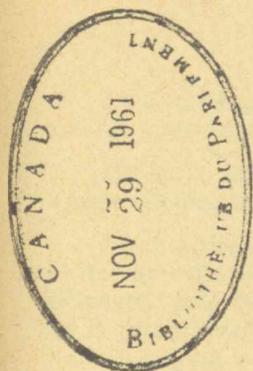
(Le producteur)

en présence de

PAR:

CHAMBRE DES COMMUNES

Quatrième session de la vingt-quatrième législature
1960-1961



COMITÉ SPÉCIAL
DES
RECHERCHES

Président: M. J. W. MURPHY

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES
Fascicule 7

ELDORADO MINING AND REFINING LIMITED

SÉANCE DU JEUDI 23 MARS 1961

TÉMOINS:

M. John Convey, directeur, Direction des mines, ministère des Mines et des Relevés techniques; et M. W. M. Gilchrist, président de l'*Eldorado Mining and Refining Limited*.

COMITÉ SPÉCIAL DES RECHERCHES

Président: M. J. W. Murphy

Vice-président: M. C. A. Best

et MM.

Aiken
Batten
Bissonnette
Bourget
Brunsdén
Coates

Drysdale
Dumas
Forgie
Godin
Horner (*Jasper-Edson*)
Martel

McIlraith
Nielsen
Payne
Pitman
Slogan
Stewart

Le secrétaire du Comité,
J. E. O'Connor.

PROCÈS-VERBAL

JEUDI, 23 mars 1961.

(8)

Le Comité spécial des recherches se réunit à 10 h. 06 du matin aujourd'hui, sous la présidence de M. C. A. Best, vice-président,

Présents: MM. Aiken, Batten, Best, Bissonnette, Brunsdén, Coates, Dumas, Forgie, Godin, McIlraith, Martel, Nielsen, Pitman et Stewart—(14).

Aussi présents: M. John Convey, Direction des mines, ministère des Mines et des Relevés techniques; de *Eldorado Mining and Refining Limited*, M. W. M. Gilchrist, président; M. R. C. Powell, secrétaire; et M. R. E. Barrett, directeur de la production du minerai.

M. Convey a comparu et a exposé ses vues relativement aux sujets suivants: utilisation de l'uranium dans les alliages de métaux; utilisation possible à des fins industrielles; dangers de la manutention; possibilité de modifier la régie des stocks d'uranium par la Commission de contrôle de l'énergie atomique; brevets couvrant certains procédés relatifs à l'uranium; stock mondial d'uranium; recherche sur les minéraux en général; possibilité d'établir une agence centrale pour coordonner la recherche au Canada; et emploi d'étudiants diplômés durant l'été par la Direction des mines.

On interroge M. Convey, après quoi le Comité s'ajourne à 11 h. 45 du matin pour se réunir de nouveau à dix heures du matin, le mardi 28 mars 1961.

Le secrétaire du Comité,

J. E. O'Connor

TÉMOIGNAGES

JEUDI 23 mars 1961.
Dix heures du matin.

Le VICE-PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons le quorum.

M. Murphy est indisposé et ne peut présider ce matin.

Si vous y consentez, nous pouvons continuer d'entendre la déposition de M. Convey. Il a laissé entendre qu'il désirait résumer sa déposition et peut-être fournir des statistiques additionnelles sur ce sujet. C'est ce que nous pouvons faire si les membres du Comité y consentent. Après qu'il nous aura présenté ce résumé, nous pourrions peut-être disposer d'une certaine période afin de l'interroger de nouveau.

M. JOHN CONVEY (*directeur de la Direction des mines, ministère des Mines et des Relevés techniques*): Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, en résumant la déposition que je vous ai présentée jusqu'à ce moment, je désire signaler que j'ai établi une distinction entre l'utilisation de l'uranium comme matière active et son utilisation possible comme métal pour certaines fins industrielles.

A ce sujet, je vous ai fourni certains renseignements concernant les essais que nous pratiquons actuellement et qui constituent à ajouter de l'uranium comme additif d'alliage aux aciers et à quelques métaux non ferreux.

Vous vouliez également connaître mon avis sur la quantité possible d'uranium qui peut être employé; comme je l'ai signalé, si les expériences que nous pratiquons actuellement portent fruit, comme estimation modeste, je dirais environ 1,000 tonnes d'uranium. Ce chiffre est basé sur les additions aux aciers à faible alliage du genre carbone. Le prix de revient s'élève à moins d'un demi-cent relativement au prix de l'acier produit. En d'autres termes, si l'on ajoute une livre d'uranium à une tonne d'acier et que l'uranium vaut \$10 la livre, le coût de production de l'acier augmenterait d'un demi-cent. Les aciers à faible teneur de carbone se vendent, sous forme de lingots, environ 5 cents à 6 cents la livre. Les aciers inoxydables valent environ 40 cents la livre, en poche de coulée. Cependant, le prix en est doublé lorsque ces mêmes aciers sont finis, tels les barres, tuyaux, etc.

M. DUMAS: Le prix est double de quoi?

M. CONVEY: Double du prix de revient. En d'autres termes, l'acier coulé, qui vaut cinq cents la livre en poche de coulée, vaut de 10 à 20 cents la livre sous forme finie. De cette façon, j'ai voulu vous indiquer le coût additionnel que comporte l'emploi de l'uranium dans l'industrie du fer. Ce supplément est minime quand on considère la prolongation possible de durée de ces aciers, compte tenu des divers usages auxquels ils sont destinés. Je n'ai établi aucun chiffre à l'égard des alliages non ferreux, car je ne crois pas que ce sujet soit pertinent en ce moment.

On a également demandé si des quantités d'uranium étaient disponibles pour fins industrielles. Autant que je sache, je ne crois pas que l'on puisse obtenir de l'uranium pour des expériences de ce genre, autres que celles que nous avons déjà pratiquées. C'est un procédé nouveau auquel l'industrie commence à peine à s'intéresser. Ce métal d'uranium n'était nullement disponible. Quand on songe aux disponibilités actuelles d'uranium, il faut tenir compte de certaines précautions à prendre dans la manutention de ce métal dans l'industrie. L'uranium est un métal dont la manipulation présente peu de dangers de

radiation. L'uranium d'affinage récent émet surtout des rayons alpha qu'un ou deux centimètres d'air absorbent. Autrement dit, une mince couche d'eau recouvrant le métal d'uranium empêcherait les rayons d'atteindre qui que ce soit. L'ingestion—c'est-à-dire l'absorption, dans le système humain—constitue le danger que présente la manipulation de ce métal. Pour obvier à ce danger, il suffit aux personnes qui manipulent l'uranium de porter des vêtements protecteurs. Dans nos essais pratiques, nous nous sommes efforcés de vérifier les risques de radiation, les risques de la manipulation, etc. D'après les résultats que nous avons obtenus jusqu'à ce moment, nous avons toute raison de croire que des ouvriers munis de vêtements protecteurs—surtout de gants—et travaillant dans une fonderie bien ventilée, ne seraient guère exposés aux dangers provenant de l'addition d'uranium à l'acier dans l'industrie.

Voilà quelques-uns des principaux points que j'ai expliqués au cours des deux dernières séances.

M. BATTEN: Les restrictions relatives aux autres formes d'uranium, tel l' $U^3 O^8$, s'appliqueraient-elles à l'égard des universités et d'autres organisations qui ont besoin du métal d'uranium pour des expériences?

M. CONVEY: Je crois que les mêmes restrictions s'appliqueraient, quel que soit l'endroit où l'uranium est manipulé.

M. BATTEN: Je parle du métal d'uranium.

M. CONVEY: En effet, le métal d'uranium. Certaines restrictions s'imposent à l'égard de l'utilisation de l'uranium, et nous devons tous observer ces règles. Je peux même ajouter que, d'après l'expérience que nous avons acquise dans la manipulation de ces métaux, particulièrement dans le domaine industriel, il nous sera peut-être possible de reviser ces restrictions et de les adoucir.

Le VICE-PRÉSIDENT (*M. Best*): Monsieur Batten, voulez-vous parler de santé ou de sécurité?

M. BATTEN: De santé.

M. STEWART: Vous avez parlé de gants, monsieur Convey. Font-ils partie des vêtements protecteurs?

M. CONVEY: Oui et, jusqu'à maintenant, on a mis des masques pour certaines opérations comportant la manipulation du métal d'uranium. Dans notre fonderie, nous utilisons des masques, et le port de gants est également important.

M. STEWART: Je désirais savoir ce que portent les ouvriers lorsqu'ils transforment le minerai en métal. Est-ce tout ce qu'ils portent?

M. CONVEY: Non. En outre, vers la fin du procédé, ils mettent aussi un masque. En d'autres termes, lorsque arrive le stade de séchage du gâteau d'uranium, ainsi que nous l'appelons, ils se munissent d'un masque.

Le VICE-PRÉSIDENT (*M. Best*): Avez-vous d'autres questions à poser au sujet de la santé?

M. DUMAS: Avez-vous dit que d'après vos prévisions, l'industrie de l'acier pourrait utiliser jusqu'à 1,000 tonnes d'uranium?

M. CONVEY: Oui.

M. DUMAS: Par année?

M. CONVEY: Oui, par année. Cela embrasse environ le tiers de la production actuelle d'acier au Canada. Autrement dit, nous produisons environ deux millions de tonnes d'acier de faible alliage, sur une production totale d'un peu moins de six millions de tonnes d'acier par année.

M. DUMAS: C'est une quantité assez considérable.

Le VICE-PRÉSIDENT (*M. Best*): Vous rectifiez alors le chiffre de dix p. 100 que vous avez mentionné au cours de la dernière séance, monsieur Convey?

M. CONVEY: Oui, je désire rectifier ce chiffre. Lorsque j'ai dit dix p. 100, je ne songeais qu'à un genre d'acier.

M. AIKEN: En faisant cette prévision, vous présumez que l'industrie de l'acier est disposée à admettre l'utilité de l'uranium.

M. CONVEY: En effet. Le succès des expériences que nous pratiquons actuellement dépend des résultats que nous obtiendrons. En réalité, c'est l'industrie qui fait la plus grande partie de ces essais.

M. AIKEN: Est-ce l'industrie de l'acier qui vraisemblablement aura besoin d'une quantité considérable d'uranium?

M. CONVEY: Oui. Nous avons concentré tous nos efforts sur le genre de métal dont on produit de grandes quantités. Nous avons laissé de côté quelques-uns des alliages plus exotiques dont la production n'est guère élevée, même si une forte quantité d'uranium y serait nécessaire. Voilà pourquoi, nous ne nous sommes guère intéressés à ces domaines dernièrement.

M. STEWART: Utilise-t-on de l'uranium dans la fabrication de fonte ou de pièces coulées?

M. CONVEY: Actuellement, dans une expérience, nous ajoutons de l'uranium à la fonte.

M. STEWART: Je mentionne cela parce qu'il est difficile de remplir les vides dans la fonte.

M. CONVEY: En ajoutant de l'uranium à la fonte, nous espérons améliorer la fluidité du fer et, par conséquent, les pièces coulées.

Le VICE-PRÉSIDENT (M. Best): Proposeriez-vous que soient modifiés les règlements actuels qui régissent l'approvisionnement d'uranium pour les industries, les universités ou les autres organisations qui veulent pratiquer des essais avec ce métal?

M. CONVEY: Selon mon expérience actuelle, je ne proposerais aucun changement mais il se peut que, dans un an ou moins, nous proposons une ou deux modifications. Tout changement que nous proposerons sera étayé par la connaissance que nous aurons acquise à la suite d'expériences pratiques et par les résultats des essais que nous pratiquons tous les jours.

Le VICE-PRÉSIDENT (M. Best): Alors, tout changement proposé concernera la manipulation sans danger de l'uranium?

M. CONVEY: Oui, les changements que nous proposerons porteront surtout sur des facteurs de sécurité.

M. STEWART: Autrement dit, vous proposerez des changements à mesure que vos connaissances en la matière grandiront?

M. CONVEY: Oui. L'expérience nous enseigne que certaines précautions prises dans le passé n'étaient pas absolument nécessaires. Ainsi, je me rappelle le temps où les règlements régissant la manipulation de l'uranium étaient beaucoup plus sévères qu'aujourd'hui. Nous savons maintenant que l'uranium, comme métal, se manie facilement et n'est pas aussi dangereux que certains le croient. Cependant, il faut se rappeler qu'il existe une différence entre la manipulation du métal d'uranium sous sa forme ordinaire et celle d'une pièce d'uranium qui a reposé dans un réacteur d'uranium durant quelque temps. Cette dernière porte divers produits de fission qui sont réellement dangereux.

M. GODIN: Vous avez dit que certains alliages exigent plus d'uranium que d'acier. L'acier inoxydable appartient-il à cette catégorie?

M. CONVEY: Certains genres d'alliages d'acier inoxydable à haute teneur peuvent exiger jusqu'à 10 p. 100 d'uranium mais, dans la plupart des cas, le métal fini contient des additions d'uranium variant entre .01 p. 100 et .05 p. 100.

M. BATTEN: Est-ce qu'on exerce un contrôle constant sur les personnes qui travaillent avec de l'uranium afin de déterminer le degré d'absorption?

M. CONVEY: Oui, toutes les personnes exposées à des sources de radiation au cours de leur travail d'expérimentation subissent des examens médicaux. On pratique assez souvent d'autres tests tels que l'analyse de l'urine. En réalité, cela fait partie de nos expériences, et ainsi nous apprenons dans quelle mesure ces personnes sont exposées à quelque danger ou à quelque risque qui tienne au métal d'uranium.

Le VICE-PRÉSIDENT (M. Best): Monsieur Convey, nous avons étudié d'autres emplois de l'uranium. Votre service a-t-il étudié les problèmes ordinaires des usines concernant la séparation et l'affinage de l'uranium en tant que produit normal? Vous occupez-vous de cette question en vue d'une plus grande efficacité?

M. CONVEY: Oui. Nous étudions cette question de l'uranium au moyen des opérations d'affinage et de traitement. Nous avons dans notre effectif une section entière qui s'occupait de ce problème; elle comprenait environ 85 personnes dont les fonctions consistaient à aider l'industrie minière de l'acier dans ses opérations. En d'autres termes, ces personnes élaboraient le procédé ou les procédés nécessaires. Depuis lors, le personnel a été réduit dans la mesure où il s'occupe de l'uranium et travaille maintenant dans d'autres domaines. Cependant, aujourd'hui, une dizaine de personnes collaborent avec l'industrie en vue d'améliorer les procédés actuellement employés dans les mines d'uranium canadiennes. C'est une entreprise coopérative qui a été instituée il y a cinq ou six ans.

A Ottawa, nous faisons certain travail en laboratoire, et nous en communiquons les résultats aux diverses usines et mines intéressées. C'est une opération continue au cours de laquelle nous nous efforçons d'abaisser le prix de revient de l'uranium canadien. Partout où nous pouvons réduire ce prix d'un cent, l'industrie canadienne en profitera lors de toute concurrence ultérieure sur les marchés étrangers.

M. DUMAS: Êtes-vous satisfaits des résultats que vous avez obtenus en ce qui concerne l'amélioration de la production et de l'affinage?

M. CONVEY: Nous en sommes satisfaits parce que nous avons apporté notre aide à des cas particuliers, mais les investigateurs scientifiques ne sont jamais entièrement satisfaits. Ils trouvent toujours autre chose à faire. Cependant, certains procédés doivent être poursuivis jusqu'au bout, pour la simple raison que, lorsque nous avons commencé à traiter les divers minerais provenant de différentes mines, nous nous sommes engagés dans un programme d'urgence—quelque chose que nous devions accomplir à la hâte. Maintenant, nous examinons quelles améliorations il nous serait possible d'apporter à ce programme.

M. DUMAS: Et je présume que vous obtiendrez de bons résultats. Pouvez-vous nous dire si les frais ont été réduits de façon sensible depuis cinq ou six ans?

M. CONVEY: Je ne puis vous dire exactement dans quelle mesure ils ont été abaissés, mais de fortes réductions ont été réalisées dans certains cas.

M. GODIN: Vous avez dit que dix personnes s'occupaient de recherche. Pouvez-vous nous donner de plus amples détails sur ce sujet?

M. CONVEY: Il y avait 85 personnes dans cette section, dont la moitié de professionnels. Des dix que j'ai mentionnés, je crois que sept sont des professionnels.

M. GODIN: Accomplissent-ils leur travail dans les mines mêmes, en vérifiant avec les compagnies les résultats qu'elles obtiennent dans la fabrication

de leurs produits et en vérifiant tout ce qu'ils peuvent, ou travaillent-ils dans un laboratoire?

M. CONVEY: La plupart de ces personnes travaillent dans un laboratoire. Cependant, les opérations sont accomplies, plus ou moins, de la façon suivante. Nous connaissons toutes les opérations d'une certaine affinerie et ce qu'elle s'efforce de réaliser. Après consultation avec cette usine, nous étudions les possibilités d'améliorer ses méthodes. Durant ce temps, nous examinons ces problèmes avec les exploitants d'autres affineries. Il peut en résulter des expériences d'usine-pilote dans nos propres laboratoires, à Ottawa; si nous constatons des améliorations, nous appliquons à l'affinerie même—c'est-à-dire la mine—les connaissances que nous avons ainsi acquises. Dans l'intervalle, les autres exploitants étudient leurs propres problèmes, et nous nous efforçons de trouver quelque solution aux difficultés qui confrontent la plupart de nos affineries d'uranium. Cependant, au lieu du travail d'un seul groupe, nous mobilisons l'expérience de toutes les autres affineries qui s'intéressent directement à ce travail.

M. BATTEN: Monsieur Convey, savez-vous ce qui se produit au Royaume-Uni en ce qui concerne l'emploi de l'uranium comme additif?

M. CONVEY: Lorsque vous parlez d'additif, voulez-vous dire dans l'acier?

M. BATTEN: Oui, je veux parler de l'acier.

M. CONVEY: En effet, nous entretenons d'excellentes relations avec les principaux producteurs d'acier de ce pays, surtout avec la «United Steel Company» de Sheffield, qui, à mon avis, possède les meilleures installations de recherche qui soient. Depuis plus de 12 mois, cette société collabore étroitement avec nous; de fait, elle fait certains de ces travaux de recherche sans qu'il y ait double emploi de notre part.

M. BATTEN: Monsieur Convey, si une quantité considérable d'uranium entrait dans la fabrication de l'acier, ne serait-il pas possible de vendre notre uranium au Royaume-Uni? Je ne songe pas du tout aux fins militaires à ce propos.

M. CONVEY: A mon avis, si nos recherches portent fruit au Canada, tous les autres producteurs d'acier mettront nos conclusions en pratique car elles augmenteront le volume de leurs ventes. J'estime que si nous réussissons ici, alors les autres producteurs d'acier se lanceront dans ce même domaine.

En ce qui concerne les ventes d'uranium, nous pensions qu'en détenant les brevets nous pourrions peut-être conclure des accords avec certains de ces pays, surtout hors de notre continent, et que nous pourrions leur vendre une licence à condition qu'ils utilisent de l'uranium produit au Canada. Toutefois, je crois qu'une ou deux questions d'ordre juridique peuvent contrecarrer ces arrangements. Nous laissons tout simplement au ministère de la Justice les aspects juridiques de ces brevets.

M. AIKEN: Je désire poser, au sujet de la Commission de contrôle de l'énergie atomique, une question que vous préférerez peut-être laisser à M. Gilchrist. Vu l'utilisation croissante de l'uranium pour des fins non nucléaires, croyez-vous qu'il soit nécessaire que cette commission continue à réglementer la distribution de l'uranium pour des fins non nucléaires, ou croyez-vous que pareille réglementation soit inutile?

M. CONVEY: Personnellement je crois que nous avons besoin de cette commission, car ce métal, dans certaines conditions, peut créer un réacteur nucléaire, et s'il est possible de produire des réacteurs nucléaires à tort et à travers, alors il ne ferait plus très bon vivre sur notre planète. C'est pourquoi certaines restrictions s'imposent, qui exigeront toujours une commission comme la Commission de contrôle de l'énergie atomique.

M. AIKEN: Par conséquent, à un égard, à cause de ses propriétés particulières, l'uranium doit être régi de façon différente de tout autre minéral?

M. CONVEY: Oui. C'est une propriété que Dieu lui a donnée, et si elle est placée dans une certaine disposition et dans certaines circonstances, elle produit cet échange d'énergie que nous trouvons dans les réacteurs. Aucun autre métal ne réagit ainsi. Au moyen de ces réacteurs, il ne serait guère difficile de produire des explosifs qui pourraient être employés par mégarde.

M. AIKEN: Même lorsqu'il s'agit de l'utilisation de l'uranium pour fins non nucléaires, cette commission aurait donc pour objet d'exercer un certain contrôle sur la distribution de ce métal en vue d'emplois nucléaires et non nucléaires, ainsi que d'en réglementer l'exportation?

M. CONVEY: Oui. Des conditions assez sévères seront imposées, et il faudra les observer. Outre les facteurs qui existent dans notre pays, il faut également tenir compte de la collaboration internationale.

Le VICE-PRÉSIDENT: Avez-vous une question à poser, monsieur McIlraith?

M. MCILRAITH: Oui, monsieur le président. Il y a quelques instants, en parlant des brevets relatifs au traitement, vous avez dit, qu'il pouvait exister certaines difficultés relativement à l'utilisation de l'uranium, à cause de la méthode d'accorder des brevets. Vous avez également signalé que certains problèmes d'ordre juridique seraient soumis au ministère de la Justice. J'aimerais connaître les relations qui existent entre votre Direction et la société *Canadian Patents and Development Limited*.

M. CONVEY: En ce qui nous concerne, nous avons soumis dans le passé, à des solliciteurs de brevets, tout ce qui pouvait toucher à la question des brevets. Ils nous fournissent les renseignements juridiques dont nous avons besoin. Cependant, dans une question comme celle-ci, où surgissent des facteurs d'ordre international, nous avons cru qu'il convenait de demander l'avis de plus d'un groupe. Le ministère de la Justice a collaboré avec nous, et nous avons demandé l'avis non seulement des groupes juridiques, mais aussi de presque tous les services de l'État qui s'occupent de la situation à l'étranger.

M. MCILRAITH: N'est-il pas vrai que le ministère des Mines ne fait pas affaire par l'entremise de la compagnie de brevets de la Couronne?

M. CONVEY: Dans la plupart des cas, nous ne nous adressons pas à cette société. Cependant, assez souvent, nous bénéficions de son avis et de son expérience.

M. MCILRAITH: Pourquoi ne cherchez-vous pas à obtenir vos brevets par l'entremise de cette société?

M. CONVEY: Je l'ignore. Pour ce qui est de moi, nous produisons des matières et nous communiquons des résultats. Nous les transmettons à notre bureau-chef qui doit s'occuper de tous les problèmes relatifs aux brevets.

M. MCILRAITH: Je pourrai peut-être revenir sur ce sujet lorsque nous étudierons cette société de la Couronne.

M. CONVEY: Oui.

M. MCILRAITH: Je crois que c'est une filiale du Conseil national de recherche.

M. CONVEY: Oui.

Le VICE-PRÉSIDENT: Monsieur Convey, pouvez-vous nous donner plus de détails sur les difficultés de brevets que fait naître votre idée d'un lien possible entre l'uranium de production canadienne et ce nouveau procédé de fabrication de l'acier?

M. CONVEY: Si l'on étudie les exposés sur ce sujet, on a l'impression qu'il existe quelque convention internationale au sujet des brevets entre divers pays,

convention qui ne permet pas la prescription d'un certain produit d'un pays lorsque le pays qui doit l'utiliser peut le fabriquer lui-même. Ces pays consentent à acquitter les droits. Cependant, il existe un moyen de contourner cette difficulté. Nous pouvons accorder à une société un permis moyennant un droit peu élevé, à condition qu'elle emploie de l'uranium canadien, sans quoi elle devra acquitter des droits beaucoup plus élevés. Je crois comprendre que c'est une façon de contourner ce problème. Toutefois, nous ne pouvons accorder de permis gratuit à la seule condition que cette société n'utilise que de l'uranium canadien.

Le VICE-PRÉSIDENT: Serait-il possible dans ce procédé de traiter l'uranium jusqu'à un certain stade entre l'utilisation finale dans l'acier et, grâce à des prix de concurrence ou de méthodes techniques, d'obtenir quelque avantage à l'avenir dans ce sens-là?

M. CONVEY: Je ne comprends pas très bien votre question, monsieur Best.

Le VICE-PRÉSIDENT: Je veux parler d'un stade intermédiaire entre le métal d'uranium et sa position finale dans les alliages de fer et d'acier. Existe-t-il quelque perfectionnement ou quelque partie intermédiaire du procédé qui pourrait être réalisé au Canada et qui, en outre, pourrait augmenter nos ventes d'uranium?

M. CONVEY: A ce sujet, je dois signaler que nous n'employons pas, comme additif à l'acier, l'uranium pur très affiné, comme nous le faisons dans les réacteurs atomiques. A cet égard, le Canada pourrait produire de l'uranium à meilleur marché qu'en ce moment. Cependant, il est difficile de dire ce que l'on pourrait faire au sujet de la production, par exemple, d'un additif d'alliage d'uranium qui serait entièrement canadien.

Le VICE-PRÉSIDENT: Voulez-vous poser quelque question, monsieur Coates?

M. COATES: Monsieur le président, M. Convey a dit que son service entretient des relations étroites avec les savants britanniques qui poursuivent des recherches dans ce domaine, et je me demande si l'Union soviétique fait de la recherche de ce genre et quelles connaissances elle possède sur ce sujet.

M. CONVEY: Oui. Les publications que nous échangeons avec l'U.R.S.S. indiquent que ses hommes de science s'intéressent activement à l'addition de l'uranium à quelques-uns des alliages résistant à la chaleur, tels les alliages à haute teneur de nickel. C'est un aspect de ce travail où nous avons la certitude qu'ils utilisent de l'uranium comme additif.

M. COATES: Qu'en est-il en ce qui concerne l'acier?

M. CONVEY: Je dirais non, en ce qui concerne l'addition d'uranium aux aciers, à laquelle nous travaillons. Nous ne possédons aucun renseignement concernant ce que les Russes ont accompli dans ce domaine. Cependant, maintenant que la plupart de ces travaux ont été rendus publics, je suis certain qu'on fera beaucoup de recherche dans ce domaine.

M. COATES: Il n'existe aucune correspondance?

M. CONVEY: Nous n'avons aucune correspondance directe avec quiconque s'occupe directement de cette question.

M. COATES: Existe-t-il des restrictions à cet égard?

M. CONVEY: Non. Les relations qui ont été établies avec les savants soviétiques grâce au programme lancé par le Conseil national de recherches il y a environ un an se révèlent très profitables, et nous recevons une masse de renseignements de diverses sources et aussi de savants russes qui visitent notre pays et de Canadiens qui vont en Russie.

M. GODIN: Savez-vous pourquoi les Russes s'intéressent davantage aux recherches sur les alliages de nickel qu'à l'acier ordinaire? Pourriez-vous renseigner le Comité sur ce sujet?

M. CONVEY: Je ne connais aucune raison particulière. Bien entendu, l'acier sert, en définitive, à la fabrication de moteurs à réaction et de projectiles. C'est peut-être pour cette raison qu'ils s'intéressent à l'addition d'uranium à ces aciers d'alliage de nickel.

M. GODIN: L'uranium est-il plus utile dans un alliage de nickel que dans l'acier ordinaire?

M. CONVEY: Je crois que les résultats sont encourageants. Cependant, nous avons signalé que les aciers d'alliage à faible teneur de carbone sont préférés aux aciers inoxydables, simplement parce que la quantité est beaucoup plus considérable. Il nous faudra encore une année ou deux avant que nous puissions donner des réponses précises au sujet de l'alliage d'acier ou nickel-chrome de plus haute qualité.

M. DUMAS: D'après ce que vous avez dit, monsieur Convey, il semble qu'avant longtemps, les aciéries emploieront une forte quantité de métal d'uranium. Croyez-vous que les règlements actuels susciteront des difficultés —et je veux parler de la distribution à ces compagnies d'une grosse quantité de ce métal. Quel genre de régie faudra-t-il exercer afin d'assurer que ce métal ne sera pas employé pour d'autres fins?

M. CONVEY: Je crois que la Commission de contrôle de l'énergie atomique pourrait le régir très facilement pour ce qui est de l'exportation du métal même.

M. DUMAS: Mais je songe aux sociétés sidérurgiques du Canada. Si elles en employaient 200 tonnes par année, quel contrôle pourrait-on exercer? Ce contrôle serait-il difficile?

M. CONVEY: Je ne crois pas qu'il serait difficile à exercer. Il serait facile de connaître la quantité d'acier qu'elles ont produite et ce qu'elles y ont ajouté. Ainsi nous pourrions savoir, d'après la récupération, où est allé le métal d'uranium.

M. DUMAS: Sera-t-il nécessaire de pratiquer des épreuves?

M. CONVEY: Certainement. De fait, l'uranium fera partie de la définition des constituants.

Il est assez facile de contrôler la quantité de ce métal, comme vous l'avez mentionné. Il est possible de l'emmagasiner en quantités considérables.

M. DUMAS: Cela se ferait toujours sous la surveillance de la Commission de contrôle de l'énergie atomique?

M. CONVEY: Les modalités devront être établies en collaboration avec cette commission, et il faudrait assurer quelque régime d'inspection.

M. DUMAS: Cependant, ces difficultés ne seraient pas insurmontables?

M. CONVEY: Non. Je ne vois aucune difficulté à ce sujet.

Il y a aussi la question de bonnes relations extérieures. Le citoyen ordinaire croit qu'il faut éviter tout ce qui concerne l'uranium, que c'est un métal dangereux qui peut vous exploser en pleine figure. Quelqu'un doit expliquer au public les distinctions à faire entre le métal d'uranium et l'énergie atomique.

Le VICE-PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser? En avez-vous, monsieur Aiken?

M. AIKEN: Je voudrais poser une question concernant l'approvisionnement d'uranium. J'ignore si M. Convey s'intéresse à cet aspect particulier mais je vais quand même la poser.

J'ai constaté que le Congo belge est l'un des principaux fournisseurs d'uranium; à cause de la situation incertaine qui y existe actuellement, j'aimerais savoir s'il y a eu réduction des expéditions d'uranium en provenance de ce pays.

M. CONVEY: Je crois que M. Gilchrist pourrait mieux répondre à cette question.

M. AIKEN: En effet, j'ai cru qu'il le pourrait.

M. FORGIE: S'il m'est permis d'interrompre, monsieur le président, je désire signaler qu'un journal précisait ce qui suit au sujet d'une conférence tenue dernièrement à Buenos-Aires:

«Les «Cinq Grands» de la production de l'uranium sont les suivants: Canada, avec une réserve de 300,000 tonnes; Afrique du Sud, 285,000 tonnes; États-Unis, 184,000 tonnes; France, 50,000 tonnes; Australie, 8,500 tonnes. Tous ces pays possèdent des gisements d'uranium presque illimités, qui n'ont pas encore été évalués.»

Ces chiffres ont été fournis après une conférence tenue en Argentine.

M. AIKEN: Monsieur Gilchrist pourrait peut-être répondre à ces deux questions.

Le VICE-PRÉSIDENT: Voulez-vous poser une question, monsieur McIlraith?

M. McILRAITH: Oui, mais dans un domaine différent.

Le VICE-PRÉSIDENT: A vous, monsieur Gilchrist.

M. GILCHRIST: Puis-je répondre à votre question en premier lieu?

M. AIKEN: Certainement.

M. GILCHRIST: Les gisements exploités au Congo belge étaient presque épuisés même avant que la situation actuelle se soit aggravée. D'après les renseignements que nous possédons, il semble qu'en ce moment toutes les opérations souterraines, ou l'extraction même du minerai, aient pris fin. On y traite peut-être certains stocks de minerai de qualité médiocre qui ont été accumulés au cours des années. Cependant, autant que nous sachions, c'est la seule activité qui s'exerce actuellement au Congo belge.

M. AIKEN: Nous cherchons à écouler nos stocks excédentaires et je me demandais s'il n'y avait pas eu quelque diminution dans ce pays.

M. GILCHRIST: Nous estimons que la production du Congo belge n'est guère importante aujourd'hui et qu'elle ne le sera pas d'ici quelques années. Cela répond-il à votre question?

Le VICE-PRÉSIDENT: Et maintenant, la question de M. Forgie.

M. FORGIE: Je n'ai rien d'autre à ajouter, monsieur le président; je voulais simplement communiquer à M. Convey cet article que j'ai lu ce matin.

M. GILCHRIST: Désirez-vous que j'exprime mon opinion sur l'exactitude de ces chiffres?

M. FORGIE: Je voulais simplement savoir si ces chiffres sont exacts.

M. GILCHRIST: Autant que nous sachions, ces chiffres semblent assez exacts.

De fait, M. Barrett, qui est ici aujourd'hui, a assisté à cette conférence, et certaines de ces statistiques proviennent d'une étude qu'il a présentée à la conférence de Buenos-Aires.

M. McILRAITH: Avec votre permission, monsieur le président, j'aimerais revenir au sujet que j'ai abordé il y a quelques instants. J'ai fait venir le rapport annuel du Conseil national de recherches du Canada pour l'année financière 1959-1960. A la page 31, se trouve le rapport du président aux actionnaires de «*Canadian Patents and Development Limited*». Le deuxième alinéa de ce rapport du président se lit comme il suit:

Aux termes de la Loi sur le Conseil des Recherches, *Canadian Patents and Development Limited* a été établie comme une filiale du Conseil national de Recherches dans le but de breveter les inventions des chercheurs qui travaillent dans les ministères et dans les agences du

gouvernement, et de faciliter l'emploi de ces inventions par l'industrie au moyen d'ententes légales.

Vu cet énoncé des buts de la *Canadian Patents and Development Limited*, société de la Couronne, M. Convey peut-il expliquer au comité pourquoi la Direction des mines ne fait pas breveter par l'entremise de cette société?

M. CONVEY: Non, je ne suis pas en mesure de vous répondre car nous avons au ministère un employé qui s'occupe de toutes les questions relatives aux brevets.

Nous avons peut-être hérité d'un régime institué il y a plusieurs années, et auquel nous nous sommes conformés pour les investigations que nous avons faites dans le passé; en d'autres termes, un solliciteur de brevets examine nos demandes et y donne suite.

M. McILRAITH: De toute façon, ce sujet ne relève pas directement de votre compétence?

M. CONVEY: Non. Je dois avouer que je m'esquive toujours lorsqu'il s'agit de brevets.

M. McILRAITH: Quelle section ou service de votre ministère s'occupe de ces affaires?

M. CONVEY: Le bureau-chef, l'administration.

M. McILRAITH: Le service d'administration du ministère?

M. CONVEY: En effet, et il relève directement du sous-ministre.

M. McILRAITH: Je vous remercie.

M. COATES: Monsieur Convey sait-il si le ministère se sert réellement de ces services?

M. CONVEY: Oui, et nous collaborons étroitement avec eux. De fait, nous vérifions souvent une deuxième fois auprès d'eux quant aux possibilités de certains de nos brevets. Cependant, j'ignore le nombre de brevets dont ils se sont occupés pour nous.

M. COATES: Savez-vous s'ils ont tous été étudiés?

M. CONVEY: Non, car depuis une année ou deux, nous en avons quelques-uns à un solliciteur particulier de brevets.

M. COATES: Savez-vous pourquoi?

M. CONVEY: Non.

M. McILRAITH: Cela a peut-être été fait après entente avec «*Canadian Patents and Development Limited*»?

M. CONVEY: C'est très possible.

M. McILRAITH: Vous ne le savez pas?

M. CONVEY: Non, car je ne me suis jamais trop intéressé aux modalités d'obtention des brevets.

M. McILRAITH: Je vous remercie.

Le VICE-PRÉSIDENT (M. C. A. Best): Est-il possible d'extraire de l'uranium de l'acier uranisé? Peut-on procéder en sens inverse?

M. CONVEY: Il est beaucoup plus économique d'extraire de l'uranium du minerai.

Le VICE-PRÉSIDENT (M. C. A. Best): Est-il possible qu'un jour quelqu'un puisse obtenir une quantité importante d'uranium en l'extrayant de l'acier qui le contient, et faudrait-il prendre des précautions ou adopter des règlements à ce sujet?

M. DUMAS: Cela coûterait trop cher.

M. CONVEY: Certainement. Je crois qu'en théorie il serait possible d'extraire de l'uranium de l'acier uranisé, mais il serait plus rentable d'acheter une mine et de l'exploiter.

Le VICE-PRÉSIDENT (M. C. A. Best): Je parle du cas hypothétique où il ne serait pas possible d'acheter de l'uranium directement.

M. MCILRAITH: Supposons qu'il soit impossible d'acheter le minerai d'une mine, mais qu'il soit possible d'obtenir une grande quantité d'acier uranisé.

Le VICE-PRÉSIDENT (M. C. A. Best): Voilà ce que je veux dire.

M. CONVEY: Ce serait une excellente affaire pour l'industrie de l'acier, car nous pourrions retirer deux pour cent d'uranium du poids de l'acier. Mais cela coûterait tellement cher qu'on ferait aussi bien d'extraire l'U235 ou de faire directement du plutonium; le coût d'extraction de l'uranium de l'acier serait exorbitant.

M. COATES: M. Forgie a parlé d'une conférence tenue en Amérique du Sud, ainsi que de ceux qui utilisent de l'uranium dans les divers pays du monde. L'Union soviétique était-elle représentée à cette conférence?

M. FORGIE: Non, elle ne l'était pas.

M. COATES: Sait-on si des réserves sont disponibles, dans l'U.R.S.S., pour utilisation dans la production de l'acier?

Le VICE-PRÉSIDENT (M. C. A. Best): Posez-vous cette question à M. Gilchrist?

M. GILCHRIST: Nous ne possédons aucun renseignement sur les réserves de minerai d'uranium de l'Union soviétique. Ce pays n'a rien dit à ce sujet, soit pour la nation même soit pour quelque partie de la Russie.

La délégation en Russie a visité une mine d'uranium, dans l'Ukraine, mais on ne lui a pas indiqué quelle était la teneur ou la quantité des réserves de minerai dans cette mine.

M. DUMAS: Vous avez dit qu'il existe un programme de recherches. Combien de personnes s'intéressent aux métaux non ferreux?

M. CONVEY: A peu près huit.

Le VICE-PRÉSIDENT (M. C. A. Best): Votre service joue-t-il quelque rôle dans l'octroi de subventions aux universités pour fins de recherches sur les matières? Quelle est votre attitude à ce sujet?

M. CONVEY: Au cours des deux dernières années, nous avons tâché d'obtenir, par l'entremise du Conseil du Trésor, des fonds qui nous permettraient d'intéresser nos universités canadiennes à entreprendre des recherches sur les matières, ou dans un domaine particulier concernant l'extraction des minerais et les opérations de traitement.

Un groupe s'intéresse à l'octroi de subventions aux universités canadiennes. Il agit par l'entremise du Conseil de recherches pour la défense. Il comprend un jury de recherches sur les matières, dont je suis le président. Il distribue environ \$150,000 par année à nos universités canadiennes.

Ces subventions sont accordées aux universités surtout pour favoriser l'étude des métaux, et chaque demande, ou au moins chaque subvention, doit avoir trait à quelque entreprise concernant la défense.

Depuis quelque temps, nous sommes d'avis qu'il faudrait élargir ces recherches, dans la mesure où ces sommes sont distribuées par l'entremise de notre service ou par le Conseil de recherches pour la défense, et que les subventions devraient s'étendre à tous les travaux de recherche sur les matières. Je veux dire tous les domaines, depuis l'extraction jusqu'au produit métallique fini, car il existe d'autres matières, par exemple les produits du bois, de l'agriculture, et le reste; et je crois que des subventions spéciales sont accordées à

cet égard. Mais, en ce qui concerne les minéraux, à part le Conseil de recherche pour la défense qui accorde cette subvention de \$150,000, et aucun service tel que le nôtre n'accorde quoi que ce soit.

Le Conseil du Trésor pourrait peut-être accorder ces subventions de façon différente, et au lieu de le faire par l'entremise du Conseil de recherches pour la défense, les subventions pourraient être versées par un service tel que le nôtre qui est plus étroitement lié aux recherches sur les matières minérales que ne l'est la Défense nationale.

Le VICE-PRÉSIDENT (*M. C. A. Best*): Vu l'urgence de la recherche dans ce domaine, nous étudions ce sujet depuis plusieurs séances. Croyez-vous que, sans dispositions nouvelles mais simplement grâce à des crédits supplémentaires, que répartirait votre service, vous pourriez en bénéficier davantage?

M. CONVEY: Oui. Dans notre ministère—je crois que c'est au service de géologie—nous avons un groupe qui s'occupe de distribuer \$75,000 aux universités. Nous avons demandé une subvention de \$50,000 en vue d'encourager la recherche sur le traitement des minéraux dans diverses universités. Malheureusement, je crois que nous avons mal choisi le moment, au cours de ces deux dernières années, pour demander ces subventions additionnelles.

Aujourd'hui, au Canada, nous possédons un grand nombre de minéraux que nous pouvons exploiter. Seulement, il s'agit de trouver des emplois pour ces minéraux. Si l'industrie ne peut les utiliser, ce ne sont que des produits inutiles qui demeurent dans le sol. On peut vanter nos immenses ressources naturelles mais, si nous ne pouvons leur trouver un emploi utile, elles ne valent guère. Actuellement, au Canada, nous devons encourager tous ceux qui s'intéressent aux recherches relatives à l'uranium aussi bien qu'à d'autres métaux importants, à trouver tout emploi possible auquel peuvent servir ces minéraux.

Lorsque nous parlons de minéraux, il ne s'agit pas uniquement de minéraux métalliques, mais aussi de minéraux non métalliques. En d'autres termes, il existe de vastes possibilités dans ce domaine, mais nous y faisons très, très peu de recherche.

M. NIELSEN: Connaissez-vous quelque organisme central de l'État, ou quelque institution académique ou autre, qui a entrepris de coordonner tous les travaux de recherche que vous avez mentionnés?

M. CONVEY: Actuellement, je ne sache pas qu'il existe une organisation centrale qui s'occupe d'analyser l'ensemble des travaux de recherche pratiqués au Canada dans le domaine des matières.

M. NIELSEN: Croyez-vous que cela serait souhaitable?

M. CONVEY: Certainement.

M. NIELSEN: Pourquoi?

M. CONVEY: Parce que, actuellement, certains instituts de recherche privés poursuivent leurs travaux au Canada, surtout sur les minéraux. Chose assez curieuse, après un relevé de peu d'étendue, et, alors, ils y renoncent. En d'autres termes, il semble exister quelque lacune dans notre organisation de la recherche dans le domaine des matières, ce qui n'encourage guère l'aide de l'extérieur ou même de nos propres organismes.

À notre Direction des mines, nous possédons probablement la seule organisation de recherche qui couvre le domaine entier depuis l'extraction jusqu'au produit fini. Mais ce n'est qu'un faible effort, si l'on considère l'ensemble du Canada, nos ressources minérales, ce que nous devrions accomplir et que l'on compare cela à ce que nous tâchons de faire.

M. NIELSEN: Si l'on accepte le principe qu'il importe d'instituer une pareille agence de coordination, croyez-vous qu'elle devrait être établie par l'État ou par une institution académique, ou que les institutions académiques devraient collaborer pour l'établir?

M. CONVEY: S'il était possible d'instituer pareil organisme central, je crois que l'industrie, les universités et l'État devraient y être représentés, aussi bien qu'au sein d'une agence d'enquêtes centrale, afin de savoir ce qui se passe.

Je crois que depuis dix ans, un assez bon nombre de sociétés minières importantes au Canada ont commencé à s'intéresser à la recherche. Dans deux ou trois cas, nous avons collaboré avec ces sociétés minières lorsqu'elles s'intéressaient à un produit minier ou à quelque métal. Bref, si on pouvait nous indiquer, ou indiquer à l'industrie, ce que nous pouvons accomplir collectivement, plutôt que ce que l'on fait séparément, aujourd'hui, je crois qu'il serait alors possible de trouver maints autres emplois pour nos minéraux.

M. NIELSEN: Croyez-vous que le gouvernement fédéral puisse instituer pareil organisme?

M. CONVEY: Je crois que seul le gouvernement fédéral peut le faire actuellement.

M. NIELSEN: Croyez-vous qu'il faudrait le faire dès maintenant?

M. CONVEY: Certainement.

M. NIELSEN: Je crois que ces mesures auraient dû être adoptées il y a longtemps—et, soit dit en passant, je ne veux accuser personne. Seulement, ne croyez-vous pas que, si pareil organisme avait été institué il y a dix ou quinze ans, nous pourrions maintenant trouver un plus grand nombre de débouchés pour nos ressources naturelles?

M. CONVEY: Si pareille organisation avait été instituée il y a dix ans dans la seule industrie des minéraux, nous ne ferions pas face aujourd'hui à un programme d'urgence. Actuellement, pareil organisme s'impose de toute urgence. Il y a dix ans, on aurait pu étudier la situation calmement et sans hâte. Comme vous l'avez dit, je conviens que cette mesure s'impose mais, si nous n'y voyons pas, il pourrait nous en coûter cher.

M. NIELSEN: Il n'y a aucun doute qu'un nombre sans cesse croissant de sociétés industrielles s'intéressent de plus en plus à la recherche, tout comme les institutions académiques par tout le pays. Certaines institutions académiques s'occupent de ce genre de recherches sans l'aide d'une agence centrale. Y a-t-il risque de double emploi de la part de l'industrie et de ces institutions dans ce genre de travail?

M. CONVEY: Oui. C'est l'impression que nous avons depuis quelque temps, et nous tâchons d'éviter ce double emploi grâce à la liaison, souvent assez directe, que nous maintenons avec l'industrie. Nous avons pu nous réunir avec ses représentants et étudier ses projets de recherche. En un certain sens nous collaborons avec elle et je crois qu'elle-même collabore parfaitement avec moi. Ainsi, nous avons parfois réussi à éviter le double emploi.

Dans d'autres cas, nous avons, dans une certaine mesure, favorisé le double emploi afin de contrôler certains résultats. Tout le domaine des minéraux attend un effort général et concerté dans la recherche d'emplois plus nombreux de nos minéraux.

M. NIELSEN: Étant donné que, depuis quelques années, l'industrie se livre de plus en plus aux travaux de recherche, qu'un certain nombre d'institutions académiques se forment par tout le pays, que la population entière semble s'intéresser à la recherche et qu'un plus grand nombre semble se rendre compte de son importance, ne croyez-vous pas qu'il incombe à quelqu'un—peut-être le gouvernement—de créer un organisme administratif ou d'établir un programme qui permettrait à pareil organisme central de coordonner tous les travaux de recherche?

M. CONVEY: Il existe un moyen d'entreprendre ce que vous proposez. Lorsque j'ai demandé des crédits de \$50,000 pour permettre à la Direction des mines

d'établir une subvention pour des travaux de recherche, j'avais nommé, ou proposé, un comité consultatif, comme nous l'appelions. Ce comité, très considérable, comptait des représentants de tous les producteurs importants du Canada. Les membres devaient se réunir au moins une fois par année afin d'étudier à peu près tous les projets que nous avons en marche dans notre ministère, ainsi que ceux auxquels s'intéressent leurs propres laboratoires et ceux des universités. Ce serait un merveilleux centre de coordination, qui permettrait de donner des conseils non seulement au groupe en général, mais à chaque membre en particulier. Tous en retireraient des idées sur l'organisation de leurs propres travaux.

Il ne serait pas difficile d'établir pareil organisme. Il pourrait se réunir pour l'octroi de subventions aux universités mais, indirectement, ce serait le conseil consultatif qui aiderait à diriger tous vos travaux de recherche.

M. NIELSEN: Si nous n'établissons pas un tel organisme, ne croyez-vous pas que la situation du Canada sur les marchés mondiaux des métaux en serait dangereusement compromise dans les années à venir?

M. CONVEY: Certainement. A l'heure actuelle, nous extrayons différents minéraux. Le minerai de fer, par exemple: si nous ne faisons pas de grands travaux de recherche, eh bien, voilà un produit dont le prix lui fermera les marchés d'ici quelques années. C'est dès maintenant que nous devons faire ces recherches. Nous nous efforçons de faire quelque chose. Nous savons que certaines sociétés font aussi un certain travail. Cependant, je n'ai pas réussi à obtenir le concours de tous les producteurs d'acier. Tant que nous ne l'aurons pas fait, je crois que nous éprouverons des difficultés avant longtemps.

M. COATES: M. Convey dit qu'il s'inquiète à ce sujet. Le ministère s'en inquiète-t-il également?

Le VICE-PRÉSIDENT: Pouvez-vous être plus précis?

M. COATES: On a beaucoup parlé de l'établissement de cet office de recherche. M. Convey a dit, je crois, que la Direction des mines devrait prendre l'initiative dans l'institution de cet office. Est-ce exact?

M. CONVEY: Dans les travaux de recherche concernant les minéraux et matières connexes.

M. COATES: Si la Direction des mines doit indiquer la voie à suivre, pourquoi n'a-t-elle pas établi pareil organisme?

M. CONVEY: Nous avons tenté de le faire, et nous avons réussi dans une certaine mesure. Ainsi, nous avons réuni les producteurs de plomb et de zinc, les producteurs d'uranium et d'autres. Cependant, ces groupes sont tous indépendants, et ils ne s'intéressent qu'à la production d'un seul métal, tel l'uranium, le zinc ou le cuivre. Ce que je souhaite, c'est de voir toute la gamme de producteurs de minéraux du Canada réunis pour discuter l'octroi de subventions à nos universités canadiennes en vue d'aider ceux qui plus tard dirigeront ces industries. Pour cela, ils doivent compter sur l'expérience acquise dans leurs propres industries afin d'estimer les sommes qui doivent être accordées. De cette façon, je crois que pour la première fois il nous serait possible de coordonner les travaux de recherches sur les matières au Canada. On pourrait l'accomplir de façon très simple. Il ne s'agirait plus de deux ou trois personnes qui étudieraient ces demandes de subventions, mais de cet imposant groupe consultatif. Nos services de relevé géologique ont quelque chose de ce genre dans le domaine de l'exploration. Les intéressés se réunissent une fois par année; ils groupent presque toutes les personnalités les plus importantes de l'exploration géologique au Canada.

M. NIELSEN: J'aimerais éclaircir un certain point. Lorsque j'ai parlé d'une agence centrale et que j'ai posé des questions à ce sujet, je ne songeais pas

seulement aux minéraux et à la recherche mais plutôt à tout le domaine de la recherche au Canada, les minéraux formant peut-être un sous-département d'une telle agence. Êtes-vous de cet avis?

M. CONVEY: Je songeais à ce que vous indiquez en premier lieu mais, quand il s'agit de tout le groupe, je crois qu'il serait plus facile pour le moment de grouper ces gens par domaines d'activité, mettons les représentants des industries minières et peut-être des industries forestières. L'agriculture, à mon avis, est bien coordonnée. Après avoir réglé la situation dans un domaine, nous pourrions étudier l'établissement de cette agence générale qui s'occuperait de la recherche sur toutes les matières au Canada, parce que ce champ d'activité est très vaste.

M. COATES: Alors l'agriculture a ce régime, l'industrie forestière est en voie de l'établir. Les mines sont-elles le seul domaine à ne pas l'avoir?

M. CONVEY: Nous l'avons pour ce qui est de l'exploration, mais non en ce qui concerne la recherche sur l'utilisation et l'exploitation des gisements de minéraux.

Le VICE-PRÉSIDENT: Je vous fais remarquer qu'il y a une certaine liaison dans l'agriculture, mais pas que je sache, d'organismes particulier.

M. McILRAITH: Ne traitons-nous pas ici d'un sujet différent? Il existe en vertu d'un statut un Comité du Conseil privé pour la recherche scientifique. Nous avons ici de la difficulté parce que nous examinons un service de l'État, ou un sujet de recherche relatif à l'industrie de l'uranium, sans avoir l'avantage de nous référer à ce comité du cabinet et sans que le Conseil national de recherches soit venu préalablement définir le champ de son activité. Ainsi, il peut en résulter une certaine confusion. Les remarques de M. Convey développent plutôt la question de l'uranium dans le domaine des ressources minérales, et ne visaient pas à couvrir le domaine plus vaste qui relève de la compétence du Comité du Conseil privé pour toute la question de la recherche dans le champ d'activité de l'État.

M. COATES: Je crois que vous avez raison mais, à mon avis, notre Comité devrait obtenir un tableau d'ensemble.

M. McILRAITH: En effet. Je signalais simplement qu'une partie de cette question va bien au delà de la compétence du témoin.

Le VICE-PRÉSIDENT: Nous étudierons sans doute ces problèmes plus tard lorsque nous aborderons le Conseil national de recherches.

M. McILRAITH: Quelques-unes des questions posées à M. Convey ont une portée si vaste qu'en réalité, elles auraient dû être adressées au Comité du Conseil privé. Je voulais faire remarquer que M. Convey traitait uniquement des ressources minérales et non de cette autre question qui relève de la compétence du Comité du Conseil privé.

M. NIELSEN: J'ai amorcé ce genre de question sachant que le Comité apprécie l'expérience et les avis de M. Convey.

M. COATES: Puis-je revenir à la question des subventions?

Le VICE-PRÉSIDENT: Certainement.

M. COATES: J'ai cru comprendre que seul le Conseil de recherches pour la défense accorde des subventions aux universités pour des expériences d'intérêt militaire. Est-ce exact?

M. CONVEY: J'ai signalé que le Conseil de recherches pour la défense encourage la recherche sur les matières, surtout dans le domaine des métaux; cependant, le Conseil national de recherches accorde aussi des subventions aux universités qui s'intéressent à la recherche fondamentale sur certaines matières. Cependant, il semble que ce soit le Conseil de recherches pour la défense qui acquitte la plus grosse partie de ces frais en ce moment.

M. COATES: La Direction des mines emploie-t-elle des étudiants universitaires pour l'aider dans les expériences qu'elles pratique actuellement en ce qui concerne l'utilisation de l'uranium?

M. CONVEY: Voulez-vous parler d'aide saisonnier supplémentaire au cours de l'été?

M. COATES: Oui, des étudiants brillants, par exemple, des étudiants qui préparent un doctorat ou poursuivent des études de ce genre.

M. CONVEY: La Fondation de l'uranium emploiera certainement des étudiants qui préparent un doctorat dans l'un de ces domaines. La Direction des mines, cet été, aura probablement trois étudiants affectés à des travaux de recherche qui se rattachent uniquement au programme concernant l'uranium.

M. COATES: Je mentionne ce sujet parce que, lors de la dernière séance, vous avez dit qu'il était nécessaire d'obtenir chaque année un plus grand nombre d'employés compétents. Vous avez aussi dit alors que, bien que l'on vous autorise à les employer, il n'était pas toujours facile d'en trouver. Un programme accéléré visant à obtenir les services de ces personnes ne serait-il pas avantageux à la longue, si vous pouvez obtenir les crédits nécessaires à cette fin?

M. CONVEY: Cela ne fait aucun doute. Depuis quelques années, nous constatons que, en règle générale, les étudiants qui ont travaillé chez nous durant l'été reviennent à notre ministère après l'obtention de leur diplôme.

M. MCILRAITH: Certaines mines d'uranium portent le nom d'étudiants qui travaillaient chez vous il y a bien des années, alors que j'étais très jeune.

M. CONVEY: Dans la plupart de nos mines, nous avons des techniciens qui ont travaillé avec nous dans notre Direction des mines. De fait, si nous réunissons tous les diplômés de la Direction des mines, nous y verrions presque toute l'industrie minière. C'est encore la même chose: l'étudiant vient chez nous pour acquérir l'expérience qu'il peut durant l'été. Il nous aide dans nos travaux, il acquiert de l'expérience, et il apprend à connaître les divers domaines de recherche où il peut s'orienter. Je connais bien des professeurs d'université qui ont travaillé avec nous à la Direction des mines.

M. COATES: Lorsque vous demandez au Conseil du trésor de vous accorder de l'aide supplémentaire, demandez-vous un nombre supplémentaire d'étudiants saisonniers?

M. CONVEY: Nous le demandons depuis environ trois ans, mais nous n'avons pas réussi à obtenir un seul autre étudiant. Actuellement, nous en avons trente-neuf. Chaque année, nous avons demandé que ce nombre soit augmenté, mais sans succès.

Le VICE-PRÉSIDENT: Les \$50,000 que vous avez tenté d'obtenir du Conseil du trésor pour des subventions aux universités aux fins de recherches dans le domaine de l'uranium par des investigateurs compétents auraient permis l'engagement d'une, de deux ou de trois personnes travaillant à plein temps. Ce montant ne semble pas très élevé, vu que cette question est assez urgente. Pourriez-vous employer à bon escient un montant beaucoup plus considérable en subventions destinées aux universités pour la recherche sur l'uranium?

M. CONVEY: Tout d'abord, ces \$50,000 n'étaient pas destinés à la recherche sur l'uranium, mais à nos universités afin de les encourager à faire un peu plus de recherche sur le traitement des minéraux. Elles peuvent obtenir des subventions concernant les travaux de chimie concernant le traitement d'un minéral, mais il n'existe aucun fonds qui puisse aider un professeur d'université, par exemple, à faire de la recherche sur le broyage, sur le concassage et

sur la flottation des minéraux. La société Eldorado accorde certaines subventions spéciales à un ou deux professeurs d'université, et une ou deux sociétés minières défraient un ou deux projets de recherche; cependant, nous souhaitons que ce régime soit établi de façon plus générale. En d'autres termes, si un professeur d'université veut poursuivre plus à fond un certain projet de recherche, il obtiendrait probablement \$5,000 ou \$6,000, ce qui lui permettrait de payer les matières nécessaires et une partie de l'équipement dont il aurait besoin, et peut-être un supplément de \$2,000 pour le traitement d'un étudiant qui prépare un doctorat et qui travaillerait à plein temps sous ses ordres.

Le VICE-PRÉSIDENT: Quel montant croyez-vous que votre Direction des mines devrait accorder aux universités pour fins de recherche dans le domaine de l'uranium?

M. CONVEY: Je crois que M. Gilchrist pourrait mieux vous répondre, car c'est seulement son service qui accorde ces subventions.

Le VICE-PRÉSIDENT: Vous aimeriez obtenir un tel crédit?

M. CONVEY: Cela nous aiderait, car cela s'ajouterait à ce que l'on accorde actuellement.

M. BISSONNETTE: Après avoir entendu toutes les opinions concernant les possibilités de la recherche, j'aimerais connaître les pronostics de M. Convey en ce qui concerne l'avenir de l'industrie de l'uranium: croit-il qu'ils soient encourageants?

M. CONVEY: Il y a deux ans, ils ne l'étaient guère. Les expériences que l'on pratique actuellement démontrent qu'il y a un peu d'espoir. Si ces expériences réussissent, nous espérons qu'elles se révéleront un peu comme une planche de salut.

M. STEWART: Pour revenir au point qu'a soulevé M. Nielsen concernant un organisme central, il est intéressant de noter que cela se fait dans le domaine de l'éducation. Cette année il a été institué ce que l'on appelle le C.C.R.E., le Conseil canadien de la recherche et de l'éducation, qui groupe tous les instituteurs, étudiants et associations universitaires. Ce conseil s'occupera uniquement de recherche et recueillera des renseignements sur la recherche en matière d'éducation. Un organisme semblable pourrait coordonner la recherche dans le domaine qui nous occupe en ce moment.

M. CONVEY: Comme je l'ai dit, il serait intéressant de pouvoir compter sur un groupe qui conseillerait sérieusement sur le programme de l'année ou des deux années suivantes.

M. STEWART: Le rassemblement et la codification de tous les renseignements sur certains aspects tels l'établissement d'une bibliothèque, et le reste.

M. MARTEL: Monsieur Convey, croyez-vous que l'industrie de l'uranium approuve que la société Eldorado soit l'agent pour toutes les mines d'uranium, ou croyez-vous qu'elle préférerait s'occuper directement de ses ventes?

M. CONVEY: C'est une question qu'il serait préférable de poser aux exploitants de mines lorsqu'ils viendront témoigner ici. A mon avis, l'existence de la société Eldorado s'impose pour coordonner le traitement des produits de ces mines et, si cette agence n'existait pas, il serait difficile d'appliquer les règlements de la Commission de contrôle de l'énergie atomique.

M. MARTEL: Oui, et vous avez mentionné qu'à d'autres égards vous obtenez la collaboration des universités et de l'industrie en ce qui concerne la recherche sur les minéraux, y compris l'uranium. Existe-t-il aux États-Unis des agences semblables qui font pareille recherche, et y a-t-il échange de

renseignements entre vous et elles? Je suppose que les lois des États-Unis permettent difficilement l'échange de renseignements sur l'énergie atomique.

M. CONVEY: A mon avis, la liaison entre nos services et ceux des États-Unis pour ce qui est de la recherche scientifique est très solide. De fait, elle l'est beaucoup plus que la plupart le croient.

Quant au traitement des minéraux, la liaison est très active depuis 1940. Nous avons échangé des renseignements avec le Bureau des mines des États-Unis sur la recherche relative à l'addition d'uranium à l'acier. Chaque fois que c'est possible, nos investigateurs scientifiques rendent visite à leurs collègues américains, et ces derniers en font autant. Ainsi, la liaison entre les deux pays est très solide et cela pour la simple raison que nous appartenons tous à la même organisation. Nous nous rencontrons au moins deux fois par année. Lors de ces réunions, nous ne discutons pas uniquement les études qui nous sont présentées; c'est au cours des entretiens particuliers avec nos collègues que nous recueillons des renseignements intéressants.

M. MARTEL: Le Bureau des mines des États-Unis constitue l'agence fédérale de ce pays?

M. CONVEY: Oui.

M. MARTEL: Je présume que la plus grande partie du travail est coordonnée par l'entremise du Bureau fédéral des mines?

M. CONVEY: Oui. La plus grande partie des travaux de recherche sont coordonnés par le Bureau des mines des États-Unis. Bien sûr, il y existe un grand nombre d'institutions privées, telles Battelle, qui font de la recherche aux termes de contrats avec l'industrie minière.

Même alors nos relations avec des organisations telles l'Institut de recherches Battelle sont excellentes.

M. MARTEL: Elles font des travaux de recherche pour l'État aussi bien que pour l'industrie privée?

M. CONVEY: Elles travaillent pour tous ceux qui consentent à les rémunérer.

M. MARTEL: Depuis deux ou trois ans, il existe une organisation appelée l'*American Institute*, qui s'occupe de trouver de nouvelles utilisations de l'uranium. Entretenez-vous des relations avec elle?

M. CONVEY: Nous entretenons des relations étroites avec la plupart de ces organisations car, en retour, nous pouvons souvent leur communiquer les renseignements qu'elles recherchent.

M. MARTEL: Par vous-mêmes?

M. CONVEY: Oui, et à l'égard des métaux que vous mentionnez. Nous poursuivons actuellement des travaux de ce genre.

M. MARTEL: Croyez-vous que les travaux du Bureau des mines des États-Unis ressemblent à ceux de la Direction des mines du Canada?

M. CONVEY: Oui, ces deux services sont assez semblables. Toutefois, il y a une différence; c'est que le service américain est plus considérable mais, toutes proportions gardées—j'entends, eu égard à la population—il ne l'est probablement pas. Cependant, il pousse ses travaux de recherche plus loin que nous.

Ainsi, il fait lui-même beaucoup du travail de forage qui accompagne l'extraction minière, ce que nous ne faisons pas. Nous encourageons l'industrie à entreprendre des programmes de recherche et à exécuter des travaux de forages qui souvent coûtent cher.

M. NIELSEN: Sommes-nous toujours dans le domaine de l'uranium, monsieur le président?

Le VICE-PRÉSIDENT (*M. Best*): Je le crois. Cependant, il y a un domaine que nous n'avons guère étudié, et je crois qu'il relève de la compétence de M. Gilchrist: c'est celui de l'énergie atomique—c'est-à-dire le problème de l'uranium naturel et enrichi.

Désirez-vous faire quelques commentaires sur ce sujet, monsieur Convey? Nous employons de l'uranium naturel dans nos usines d'énergie, mais il semble que d'autres pays utilisent de l'uranium enrichi.

Vos services s'intéressent-ils actuellement ou pour l'avenir aux usines ou aux méthodes d'enrichissement au Canada?

M. CONVEY: Non, car ce n'est qu'indirectement que nous étudions l'enrichissement possible de l'uranium. C'est un problème qui relève de la société *Atomic Energy of Canada Limited*, et nous ne participons qu'aux discussions techniques concernant ce genre de travail.

Lorsqu'une partie de notre personnel se trouvait à Chalk-River, nous nous intéressions plus activement que maintenant à ce problème.

M. BATTEN: M. Convey peut-il nous dire exactement ce qu'est de l'uranium enrichi?

M. CONVEY: Le pourcentage d'uranium 235 est augmenté dans l'uranium naturel.

Lorsque l'uranium est tiré du minerai, c'est-à-dire l'uranium vierge, il comprend surtout trois isotopes, dont deux d' U^{238} et U^{235} , présent la proportion d'environ une partie pour 114.

Or c'est l' U^{235} qui entraîne une réaction en chaîne nécessaire dans un réacteur atomique. Ainsi, nous augmentons la quantité relative d' U^{235} comparativement à celle d' U^{238} . Autrement dit, nous le rendons un peu plus susceptible à cette réaction en chaîne.

M. BATTEN: Je vous remercie.

M. CONVEY: On peut en ajouter deux ou trois fois plus. C'est une opération difficile et fort coûteuse.

Le VICE-PRÉSIDENT (*M. Best*): Quel est votre avis au sujet de cette question importante et controversable de l'uranium enrichi? Croyez-vous que nous devrions l'étudier davantage au Canada?

M. CONVEY: Je crois comprendre que vous aurez sans doute des questions à poser au groupe de Chalk-River, n'est-ce pas?

Le VICE-PRÉSIDENT (*M. Best*): Je le crois, en effet. Cependant, vu que vous vous intéressez à ce domaine, quel est votre avis sur ce sujet?

M. CONVEY: On étudie actuellement plusieurs genres de réacteurs. Quelques-uns emploient de l'uranium enrichi, et d'autres, de l'uranium naturel, comme c'est le cas au Canada. Je ne crois pas que nous soyons encore près de déterminer lequel de ces réacteurs produira de l'énergie atomique de façon rentable.

Le VICE-PRÉSIDENT: Vous croyez que cette question n'est pas encore résolue?

M. CONVEY: Elle ne l'est pas encore. Si elle l'était, il n'y aurait pas un aussi grand nombre de réacteurs différents à l'essai aux États-Unis à l'heure actuelle.

M. BATTEN: Quel genre de réacteur emploie-t-on en Angleterre? Utilise-t-on l'uranium enrichi?

M. CONVEY: Il y en a un certain nombre à l'uranium naturel, mais on ne s'y sert pas d'eau lourde comme modérateur. On y emploie du graphite, et les réacteurs sont refroidis par air.

Il se peut que le réacteur de l'avenir combine les deux. En d'autres termes, c'est comme si on mettait en marche avec la partie enrichie du réacteur et qu'ensuite on emploie la partie non enrichie pour le reste.

Le VICE-PRÉSIDENT (*M. Best*): Les recherches que nous commençons à peine sur la récupération du plutonium pour l'enrichissement se poursuivent-elles aussi dans d'autres pays, ou est-ce particulier au Canada?

M. CONVEY: Je préférerais que vous posiez cette question au groupe de Chalk-River, parce que vous parlez de plutonium et que, dès ce moment-là, vous entrez dans le domaine militaire.

Le VICE-PRÉSIDENT (*M. Best*): Avez-vous d'autres questions à poser à M. Convey? Alors, remercions-le cordialement des renseignements intéressants qu'il nous a présentés durant ces trois dernières séances. Il est très occupé, et je suis certain qu'il a hâte de retourner à son travail. Nous vous remercions beaucoup monsieur Convey.

M. CONVEY: Je vous remercie. Tout le plaisir a été pour moi, je vous l'assure.

Le VICE-PRÉSIDENT (*M. Best*): Je proposerais que, durant le temps qui nous reste, nous demandions à M. Gilchrist les renseignements qui peuvent nous intéresser. Vous vous rappellerez que, lors de notre première séance, nous avons commencé par la *Northern Transportation Company* et par l'*Eldorado Aviation Company*. Voulez-vous que nous examinions ces questions plus à fond maintenant?

M. McILRAITH: Quel témoin entendrons-nous mardi?

Le VICE-PRÉSIDENT (*M. Best*): Nous avons cru que M. Gilchrist déposerait mardi. Nous avons reçu des communications des sociétés minières qui désirent se faire entendre immédiatement après Pâques, du 13 au 18, mais non avant.

M. McILRAITH: Si M. Gilchrist doit revenir ici mardi et étant donné qu'il est maintenant midi, ne croyez-vous pas que nous devrions nous ajourner?

M. STEWART: En effet, nous devrions nous ajourner.

M. McILRAITH: Si les membres du comité y consentent.

Le VICE-PRÉSIDENT (*M. Best*): Quelles questions voudrez-vous examiner?

M. McILRAITH: Mardi, j'aimerais revenir sur certaines questions avec M. Gilchrist. Je ne tiens pas à les soulever maintenant alors qu'il ne nous reste que cinq ou dix minutes à siéger. J'aimerais revenir sur certains témoignages concernant les contrats, qui ne me paraissent pas clairs dans le compte-rendu.

Le VICE-PRÉSIDENT (*M. Best*): Vous voudrez probablement aussi examiner ces deux sociétés?

M. McILRAITH: Certainement.

Le VICE-PRÉSIDENT (*M. Best*): Au sujet des syndicats des ouvriers de l'uranium, nous avons été pressentis de la part du syndicat de Beaverlodge. Son agent d'affaires était ici la semaine dernière, et il devait assister à notre séance de mardi, à titre d'observateur, et venir témoigner à notre séance d'aujourd'hui, s'il le désirait. Mais il ne s'est pas présenté et nous n'avons été pressentis par aucun autre syndicat.

M. NIELSEN: Monsieur le président lui a-t-on demandé de comparaître ce matin?

Le VICE-PRÉSIDENT (*M. Best*): Oui, on l'a prié de venir témoigner et il prévoyait témoigner ce matin.

M. NIELSEN: Quel syndicat représente-t-il?

Le VICE-PRÉSIDENT (*M. Best*): La *Mine Mill and Smelter Workers Union*, cellule 913, district de Beaverlodge.

M. MARTEL: Ne vient-il pas d'Uranium-City?

Le VICE-PRÉSIDENT (*M. Best*): Le secrétaire du Comité me dit qu'il était en ville hier.

M. NIELSEN: Le secrétaire pourrait-il écrire à l'agent d'affaires pour lui dire que nous nous réunissons mardi, et lui rappeler qu'il a été convoqué à cette séance?

Le VICE-PRÉSIDENT (*M. Best*): Quelqu'un souhaite-t-il que des témoins tels que M. Mackenzie, de la Commission de contrôle de l'énergie atomique, viennent témoigner au Comité?

M. McILRAITH: N'est-il pas prévu que nous examinerons toute cette question?

Le VICE-PRÉSIDENT (*M. Best*): Oui, mais nous ne le pourrons pas mardi prochain. Il nous faudra probablement remettre ce sujet après Pâques.

Nous avons reçu des télégrammes de *Denison* et de *Rio Algom*, qui veulent comparaître le 13 et le 18 avril. Nous avons aussi reçu des brochures de la *Canadian Uranium Research Foundation*; nous n'en avons qu'un nombre limité que nous aimerions vous distribuer à la fin de la séance.

Le Comité s'ajourne.

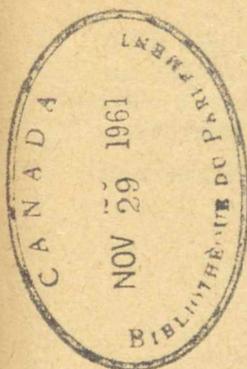
The first part of the report is devoted to a general
 description of the country and its resources. It
 is followed by a detailed account of the
 various industries and occupations of the
 people. The report concludes with a summary
 of the principal facts and a list of the
 names of the persons who have been
 employed in the service of the
 Government.

In Council, 1870

CHAMBRE DES COMMUNES

Quatrième session de la vingt-quatrième législature

1960-1961



COMITÉ SPÉCIAL
DES
RECHERCHES

Président: M. J. W. MURPHY

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 8

ELDORADO MINING AND REFINING LIMITED

SÉANCE DU MARDI 28 MARS 1961

TÉMOIN:

M. W. M. Gilchrist, président de l'Eldorado Mining and Refining Limited.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1961

24840-1-1

COMITÉ SPÉCIAL DES RECHERCHES

Président: M. J. W. Murphy

Vice-président: M. C. A. Best

et MM.

Aiken	†Drysdale	McIlraith
Batten	Dumas	Nielsen
Bissonnette	Forgie	‡Payne
Bourget	Godin	Pitman
*Brunsdén	Horner (<i>Jasper-Edson</i>)	††Slogan
Coates	Martel	Stewart

Le secrétaire du Comité:

J. E. O'Connor.

*Remplacé le lundi 27 mars 1961 par H. Smith (*Simcoe-Nord*).

†Remplacé le lundi 27 mars 1961 par M. Thompson.

‡Remplacé le lundi 27 mars 1961 par M. Browne (*Vancouver-Kingsway*).

††Remplacé le lundi 27 mars 1961 par M. Baldwin.

ORDRE DE RENVOI

LUNDI 27 mars 1961

Il est ordonné—Que les noms de MM. Smith (*Simcoe-Nord*), Thompson, Browne (*Vancouver-Kingsway*), et Baldwin soient substitués à ceux de MM. Brunsten, Drysdale, Payne et Slogan sur la liste des membres du comité spécial des recherches.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
LÉON-J. RAYMOND.

CHURCH OF THE HOLY SPIRIT

January 23, 1901

Dear Mother - I have just received your letter of the 21st and was glad to hear from you. I am well and hope these few lines will find you the same. I have not much news to write at present. I am still in the same place and doing the same work. I hope to hear from you again soon.

Your affectionate son,

Wm. H. ...

PROCÈS-VERBAL

MARDI 28 mars 1961
(9)

Le Comité spécial des recherches se réunit à 10 heures du matin, sous la présidence de M. J. W. Murphy.

Présents: MM. Aiken, Baldwin, Batten, Best, Bissonnette, Bourget, Browne (*Vancouver-Kingsway*), Coates, Godin, McIlraith, Martel, Murphy, Nielsen, Pitman, Smith (*Simcoe-Nord*), Stewart et Thompson.—(17)

Aussi présents: De l'*Eldorado Mining and Refining Limited*: M. W. M. Gilchrist, président, secondé par M. R. E. Barrett, directeur de l'Approvisionnement en minerai.

M. Gilchrist est de nouveau interrogé au sujet de contrats entre le Canada et la *United Kingdom Atomic Energy Authority* pour la fourniture d'uranium et, en particulier, des lettres d'intention et d'acceptation échangées au cours de l'année 1957.

On propose que le ministre du Commerce, qui fait rapport au Parlement de l'activité de l'*Eldorado Mining and Refining Limited*, soit convoqué et, en même temps que d'autres témoins, soit interrogé au sujet desdits contrats. Il est décidé que la question de la convocation des témoins soit renvoyée au sous-comité du programme et de la procédure.

A 11 heures 45 du matin, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le secrétaire du Comité,
J. E. O'Connor.

TÉMOIGNAGES

MARDI 28 mars 1961
10 heures du matin

Le PRÉSIDENT: Messieurs, il est 10 heures. Jeudi dernier, lorsque le Comité a levé la séance, M. Gilchrist témoignait; je présume que le Comité désire entendre la suite du témoignage de M. Gilchrist.

Y a-t-il des questions que vous aimeriez poser à M. Gilchrist?

M. McILRAITH: Monsieur le président, à la fin de la dernière réunion, j'ai dit que je voulais poser certaines questions. Je devrais peut-être indiquer le domaine auquel ces questions se rapportent, après quoi, j'aimerais obtenir des éclaircissements. Mes questions porteront sur les 24 millions de livres destinées au Royaume-Uni.

Tout d'abord, je veux me reporter à la page 14 (version française) du compte rendu, et je cite ce que M. Gilchrist a répondu à une question posée par M. Drysdale, question qui se trouve au bas de la page 14 (version française). Voici quelle était la question, et je pense qu'il est clair que M. Drysdale parlait du contrat relatif aux 24 millions de livres:

M. DRYSDALE: Pouvez-vous affirmer au Comité que, d'après l'interprétation légale, ce contrat lie le Royaume-Uni et qu'il n'y a pas possibilité de changement ou de nouvelles négociations parce que les clauses n'en seraient pas très précises?

M. GILCHRIST: C'est un contrat ferme en vertu duquel la Grande-Bretagne s'engage à acheter et nous nous engageons à vendre. Il n'est pas possible que ce contrat ne soit pas considéré comme un contrat exécutoire.

M. DUMAS: Vous avez posé les questions que je voulais poser. Il est évident que les trois contrats dont vous avez parlé sont des contrats fermes.

M. GILCHRIST: Ce sont des contrats fermes, il n'y a pas de doute à ce sujet.

Puis plus loin, vous parlez des 24 millions de livres comme si elles ne faisaient pas l'objet de la prolongation.

M. GILCHRIST: Oui.

M. McILRAITH: Or, après vous avoir rappelé la chose, je veux citer le *hansard* d'hier, page 3489 (version française). La déclaration de l'organisme du Royaume-Uni a été insérée dans le compte rendu des débats et je devrais peut-être, pour plus de précision, faire insérer l'entière déclaration dans notre compte rendu.

M. AIKEN: Monsieur le président, avant de nous occuper de cela, bien que je ne voie pas d'objection à ce que veut faire M. McIlraith, je dirais que, si nous allons trop loin en nous reportant aux déclarations faites hier à la Chambre par le premier ministre, par le chef de l'opposition et par d'autres, demander à M. Gilchrist de faire des commentaires le placerait dans une situation très difficile. J'admets que ce n'est pas exactement ce que veut faire M. McIlraith. Cependant, il serait très embarrassant pour M. Gilchrist que nous lui posions des questions du genre de celle-ci: s'il est d'accord avec le premier ministre ou avec le chef de l'opposition.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Aiken, je comprends la situation. Je suis très attentif à ce que M. McIlraith a probablement en vue. Je ne vois pas encore d'objection à la question. Je suis certain que M. Gilchrist ne fera pas de commentaires sur ce qu'ont dit hier le premier ministre ou M. Pearson.

M. McILRAITH: Je ne le lui demande pas. Je pense qu'il devrait m'être permis de poser ma question.

Je devrais peut-être donner lecture d'une réponse qui m'a été donnée en Chambre hier à ce propos, par le premier ministre. La réponse se trouve à la page 3496 (version française) du *hansard* «Monsieur l'Orateur...».

M. NIELSEN: Monsieur le président, je fais appel au règlement. M. Aiken a soulevé une question qui ne m'intéresse pas particulièrement en ce moment, mais je...

M. McILRAITH: La question est théorique.

M. NIELSEN: Elle ne l'est pas.

M. McILRAITH: Eh bien, c'est une hypothèse.

M. NIELSEN: Je pense que M. McIlraith devrait indiquer au Comité quelle question il veut poser, car s'il interroge M. Gilchrist sur l'interprétation à donner à une série de documents qui peuvent représenter ou ne pas représenter un contrat, je trouve très injuste de lui demander de formuler une interprétation juridique. S'il n'en est pas ainsi, c'est différent. Je pense que vous devriez indiquer quelle est votre question.

M. McILRAITH: Monsieur le président, on trouve dans Beauchesne quels sont les usages que doivent observer les comités et la Chambre des communes. Le règlement est bien connu et, si je l'enfreins de quelque façon, je m'attends que vous, monsieur le président, me rappeliez à l'ordre. Sinon, je pense que j'ai le droit de continuer jusqu'à ce que je déroge au règlement. Je n'ai pas l'intention de le faire; si je m'en écarte, ce sera par inadvertance. Toutefois, il y a des faits sur lesquels je désire obtenir des renseignements. Il n'est que juste pour le Comité, je pense, que je puisse poser ces questions. Les membres du Comité auront remarqué que, jusqu'ici, je n'ai cité que le compte rendu du Comité et la déclaration de la *United Kingdom Atomic Energy Authority*.

Le PRÉSIDENT: Allez.

M. McILRAITH: Je vous remercie. Si je m'écarte du règlement, monsieur le président, de toute façon, j'espère que vous interviendrez.

Le PRÉSIDENT: Je suis ici.

M. McILRAITH: Comme j'ai commencé à le dire, monsieur le président, une déclaration de l'organisme du Royaume-Uni a paru dans le *hansard* d'hier; c'est à la page 3489 (version française). Je pense que je devrais en donner lecture en entier.

On a appelé l'attention de l'Administration de l'énergie atomique sur des déclarations publiées récemment à propos de la correspondance échangée en 1957 entre l'Administration et l'*Eldorado Mining and Refining Limited* visant l'achat de 12,000 tonnes d'uranium de 1963 à 1966. En 1958, l'Administration a dit que par suite de la modification du programme d'énergie atomique du Royaume-Uni, elle aimerait négocier à nouveau les conditions de cette entente. Depuis ce temps, et plus récemment, soit en novembre 1960, l'*Atomic Energy Authority* et l'*Eldorado* ont eu des pourparlers au sujet de la possibilité d'apporter d'importants rajustements au programme. Les entretiens entre l'*Atomic Energy Authority* et l'*Eldorado* se poursuivent et sont censés être repris à Londres d'ici quelques semaines. Ces pourparlers ne portent aucunement sur le contrat relatif à la livraison de 10,500 tonnes d'uranium canadien intervenu à la suite de conventions encore en vigueur.

J'aurai d'autres extraits à citer plus tard. Je tiens à rappeler certaines des questions antérieures, pour obtenir des éclaircissements définitifs sur le sujet.

Quelle était la nature de ces 24 millions de livres dont le Royaume-Uni avait besoin? De quoi s'agissait-il? Était-ce un engagement ferme ou autre chose?

M. GILCHRIST: La réponse que j'ai donnée à M. Drysdale et qu'on trouve à la page 15 (fascicule 2, version française) des délibérations du Comité, se lit ainsi qu'il suit:

C'est un contrat ferme en vertu duquel la Grande-Bretagne s'engage à acheter et nous nous engageons à vendre.

Voilà ma réponse à cette question, c'est tout. Il est impossible de prétendre que ce n'était pas un contrat ferme.

Je devrais peut-être continuer et expliquer de quelle façon nous négocions. Au début, la première chose que fait l'*Eldorado* dans ces cas, c'est d'échanger ce qu'on appelle une lettre d'intention. Dès cet échange accompli, l'*Eldorado* estime, avec raison qu'elle a pris un engagement ferme, que c'est un contrat ferme. Si la même chose se produit quand nous négocions un accord avec un producteur local, une fois l'échange accompli, cet accord sera reconnu comme contrat ferme aux yeux d'un tribunal canadien. Nous le tenons pour un contrat ferme. Si, par contrat ferme, vous voulez dire un document en bonne et due forme sur l'accord négocié, nous n'avons pas alors, dans le présent cas, de document en bonne et due forme.

M. McILRAITH: J'admets votre interprétation de la loi, monsieur Gilchrist. Telle a toujours été ma façon de comprendre l'emploi du mot «contrat» devant les tribunaux, mais, si nous voulons éclaircir un autre point, il est bien évident que ces 24 millions de livres devaient être prises, s'attendait-on, dans ce qu'on appelle la «période d'option», soit de 1963 à 1966. Quand je m'explique ainsi, je parle d'approvisionnement auprès des mines. Est-ce exact?

M. GILCHRIST: C'est exact.

M. McILRAITH: Et il est clair aussi que, lorsque la répartition sur une plus longue période de temps a été négociée pour les contrats entre l'*Eldorado Mining and Refining Limited* et les mines canadiennes, les 24 millions de livres n'étaient pas touchées par les contrats remaniés?

M. GILCHRIST: Non, les 24 millions de livres n'entraient pas dans la prolongation puisqu'elles n'étaient en aucune façon touchées par la répartition en cause.

M. McILRAITH: Non, c'est ce que je voulais qu'on précise. Il n'en est pas question dans l'entente de prolongation.

M. GILCHRIST: Il n'en est pas question dans l'accord prolongation parce que les livraisons ne devaient pas avoir lieu dans la période à laquelle on étendait les contrats primitifs.

M. McILRAITH: J'en arrive à la question de la répartition de cette quantité entre les mines, et je tiens à ce que vous me corrigiez si je me trompe. Si j'ai bien compris, la question ressortit à la politique du gouvernement, et non pas à vous. C'est-à-dire que vous mettez en œuvre la répartition même. Voudriez-vous préciser où commence et où s'arrête votre autorité dans ce domaine?

M. GILCHRIST: En ce qui concerne l'attribution des 24 millions de livres...

Le PRÉSIDENT: Monsieur McIlraith, vous parlez de l'usage observé dans les contrats précédents?

M. McILRAITH: Non... des 24 millions de livres et des questions effleurées dans les témoignages.

Le PRÉSIDENT: M. Gilchrist a déjà dit qu'il n'y avait pas d'attribution, qu'il n'y avait pas d'occasion d'attribution. C'est ce qu'on trouve dans le compte rendu.

M. McILRAITH: Il a dit aussi qui s'occupait de la répartition, et c'est ce que je veux éclaircir en ce moment. Je puis le retrouver dans le compte rendu des délibérations.

Le PRÉSIDENT: Je me rappelle ces déclarations.

M. AIKEN: C'est à la page 15 (version française).

M. McILRAITH: J'avais alors posé des questions sur autre chose.

M. GILCHRIST: J'ai dit à ce moment-là qu'une telle répartition tiendrait à la ligne de conduite tracée par le Gouvernement.

M. McILRAITH: Je devrais peut-être vous rafraîchir la mémoire. Si vous voulez vous reporter à la page 17 (version française) des témoignages du Comité...

Le PRÉSIDENT: Monsieur McIlraith, si vous voulez vous montrer juste envers M. Gilchrist et envers le Comité, il serait préférable que vous disiez si cela a toujours été la ligne de conduite du Gouvernement.

M. McILRAITH: Oui, quand nous en arriverons à cette question; cependant, je veux d'abord, revenir à la page 17 du compte rendu. M. Bourget a demandé:

Pouvez-vous nous dire pourquoi on a changé la façon de procéder pour l'octroi du contrat de 24 millions de livres avec le Royaume-Uni?

Vient ensuite une discussion qui couvre une page et demie ou deux; le témoin raviverait peut-être ses souvenirs s'il y jetait un coup d'œil. En réponse à M. Bourget, le témoin a dit:

Je ne crois pas que vous puissiez dire qu'il y a eu des changements. On a simplement retardé l'octroi du contrat parce qu'il n'était pas à propos de l'octroyer à ce moment-là et, comme la chose n'était pas urgente,...

Plus loin, je demande:

Mais ce sera le gouvernement qui choisira la mine ou le producteur, et l'*Eldorado* ne s'occupera que des questions techniques?

Et voici la réponse:

Les moyens ou les méthodes en vertu desquels une compagnie obtenait un contrat étaient très précis dans le passé. La procédure à suivre était bien déterminée. L'octroi du contrat de 24 millions de livres sera peut-être fait d'une autre façon, mais il se fera certainement d'une façon équitable. Le rythme de production et autres facteurs du même genre peuvent entrer en ligne de compte. Je ne donnerai pas de précisions à ce sujet. L'*Eldorado* suivra une méthode qui a été fixée et qui sera aussi juste que possible pour toutes les parties intéressées.

Puis, j'ai dit:

Je crois que je comprends. C'est le Gouvernement qui a fixé la méthode, mais l'application de cette méthode a été confiée à l'*Eldorado*.

M. GILCHRIST: C'est cela.

Ces questions se poursuivent assez longuement et je ne suis pas sûr qu'il soit nécessaire d'en donner lecture. Ce que j'aimerais, c'est que M. Gilchrist prenne un moment ou deux pour, même au risque de se répéter, préciser clairement ce que sera, à son avis, la méthode de répartition de ce contrat de 24 millions de livres, si on en fait la répartition.

M. GILCHRIST: La méthode...

M. NIELSEN: Je ne pense pas qu'il soit juste de demander au témoin ce que sera la méthode. Tout ce qu'il peut dire, assurément, c'est en quoi elle consiste présentement.

M. McILRAITH: Cela découle de la question dont j'ai donné lecture.

Le PRÉSIDENT: Monsieur McIlraith, puisque vous entrez dans ce sujet, il serait plus juste, tant à l'égard du témoin qu'à l'égard du Comité, que vous donniez aussi lecture de la réponse de M. Gilchrist, qui est consignée à la page 110 (version anglaise).

M. McILRAITH: Je vais donner lecture de toute la page.

Le PRÉSIDENT: Ce n'est pas nécessaire. Ainsi qu'on le dit à la page 17, vous avez déclaré:

Si je comprends votre réponse, le gouvernement octroiera maintenant des contrats individuels aux divers producteurs pour répartir le contrat de 24 millions de livres.

M. Gilchrist a répondu:

Je ne crois pas qu'il en soit ainsi et je suis même certain qu'il n'en est pas ainsi. Les premiers contrats ont été accordés d'après des normes très précises par le gouvernement. Même si l'*Eldorado* était chargée de l'attribution des contrats, elle se conformait aux règles qui avaient été discutées et approuvées par le Gouvernement.

M. McILRAITH: Je ferais peut-être mieux de rappeler toutes les questions et réponses. Je croyais avoir montré clairement que le programme dépendait du gouvernement et que l'octroi, suivant la ligne de conduite tracée, dépendait de l'*Eldorado*.

Le PRÉSIDENT: Je pense que la réponse de M. Gilchrist est très claire. On trouvera la réponse à cette question à la page 17. J'ai donné lecture de cette réponse.

M. NIELSEN: Je ne vois pas l'avantage de donner lecture du compte rendu.

M. McILRAITH: C'est ce que je voulais éviter en indiquant la page et en demandant au témoin de raviver ses souvenirs.

Le PRÉSIDENT: Monsieur McIlraith, dans quels termes aimeriez-vous formuler de nouveau votre question?

M. McILRAITH: Monsieur Gilchrist, voudriez-vous dire au Comité quelle méthode a suivie le Gouvernement pour répartir entre les mines du Canada les contrats d'achat en vrac, en mettant l'accent sur ce qui relève de l'autorité du Gouvernement et ce qui relève de l'autorité de l'*Eldorado*?

M. GILCHRIST: Je vais m'exprimer en termes très généraux. Le gouvernement décide du programme et l'application de celui-ci relève de l'*Eldorado*. Je ne puis certainement pas être plus précis.

M. McILRAITH: Merci. Je veux vous demander si vous pouvez donner au Comité les dates de la correspondance où se trouvaient les lettres d'intention et d'acceptation.

M. GILCHRIST: Oui, je puis vous fournir les dates. Je ne les ai pas ici dans mes dossiers, mais je puis vous les fournir. Je ne puis fournir que les dates, toutefois.

M. McILRAITH: Je présume que, pour des raisons de sécurité, les autres renseignements ne peuvent être fournis.

M. GILCHRIST: C'est exact.

M. McILRAITH: Mais vous pouvez nous donner les dates?

M. GILCHRIST: Oui, je puis vous donner les dates.

M. McILRAITH: Vous n'êtes pas en possession des dates aujourd'hui?

M. GILCHRIST: Je ne suis pas en possession des dates en ce moment, mais je pourrai les avoir à la prochaine séance.

M. McILRAITH: Dans la déclaration de la *United Kingdom Atomic Energy Authority*, que j'ai citée précédemment en vous interrogeant, je remarque le passage suivant:

En 1958, l'Administration a dit que, par suite de la modification du programme d'énergie atomique du Royaume-Uni, elle aimerait négocier à nouveau les conditions de cette entente.

Je cite un passage de la *United Kingdom Atomic Energy Authority* qui se trouve à la page 3489 (version française) du *hansard*. Voici ma question. Ces nouvelles négociations dont il est question ici relèvent-elles de vous, du gouvernement canadien, ou des deux? Pouvez-vous nous donner des éclaircissements?

M. GILCHRIST: Il y a eu, à ce moment-là, des entretiens entre des membres du gouvernement et des représentants de l'*Eldorado*.

M. McILRAITH: A ce moment-là?

M. GILCHRIST: Oui.

M. McILRAITH: Vous parlez de 1958?

M. GILCHRIST: De 1958, oui.

M. McILRAITH: Dans cette déclaration, on trouve plus loin:

Depuis ce temps, et plus récemment, soit en novembre 1960, l'*Atomic Energy Authority* et l'*Eldorado* ont eu des pourparlers au sujet de la possibilité d'apporter d'importants rajustements au programme.

Je suppose que vous admettez cette déclaration?

M. GILCHRIST: Oui.

M. McILRAITH: On poursuit:

Les entretiens entre l'*Atomic Energy Authority* et l'*Eldorado* se poursuivent et sont censés être repris à Londres d'ici quelques semaines.

Une VOIX: Il n'y a pas de différence?

M. GILCHRIST: Jusque-là, ce sont les faits.

M. McILRAITH: Dois-je comprendre que c'est là la seule partie de la déclaration qui se rapporte aux 24 millions de livres? La dernière phrase se rapporte à l'autre contrat, non pas aux 24 millions de livres?

M. GILCHRIST: C'est juste.

M. McILRAITH: Au sujet de ces nouvelles négociations, êtes-vous libre de nous dire si le remaniement porte sur la quantité, sur le prix, sur les dates de livraison, ou encore sur tous ces sujets?

Le PRÉSIDENT: Je ne pense pas, monsieur McIlraith, que le témoin soit en mesure de répondre à la totalité de cette question. Nous devons examiner la question.

M. McILRAITH: Fort bien. Pourriez-vous nous renseigner, monsieur Gilchrist?

Le PRÉSIDENT: M. Gilchrist ne peut parler du prix ni de la quantité.

M. McILRAITH: Je le comprends. Je vous demanderai donc si les nouvelles négociations qui comporteront éventuellement des mises au point importantes concernent la quantité.

M. NIELSEN: Monsieur le président, si on autorise le témoin à entrer dans ce domaine, cela ne nuira-t-il pas aux négociations qui, semble-t-il, sont présentement en cours? Ne serait-il pas plus prudent que le Comité examine cet aspect de la question lorsque les négociations auront amené des résultats concrets?

Le PRÉSIDENT: D'accord. Je crois, monsieur McIlraith, qu'à la réflexion vous admettez aussi que les renseignements que vous désirez pourraient à juste titre être considérés comme confidentiels, car on négocie avec d'autres pays, comme vous le savez; mais vous êtes déjà au courant que certaines restrictions ont été levées. Je me demandais, monsieur Gilchrist, à quoi vous êtes libre de répondre. Vous en savez plus que moi à ce sujet, vraiment.

M. GILCHRIST: Malheureusement, je ne peux pas, dans les circonstances, répondre à la question de M. McIlraith. Au cours des négociations, on parle de beaucoup de choses qui ne prennent pas nécessairement forme d'accord. Je ne peux vraiment pas révéler ce qu'on a dit.

M. MCILRAITH: Ce que je cherche à savoir, c'est ce qui faisait l'objet des négociations, et non pas même les quantités ni l'attitude de l'un ou de l'autre gouvernement.

Le PRÉSIDENT: Je ne pense pas...

M. MCILRAITH: Si je pouvais simplement dire...

Le PRÉSIDENT: A mon avis, ces lettres d'intention et d'acceptation et les négociations possibles ne se prêtent pas à des commentaires de la part de M. Gilchrist. Je pense que la question relève des deux gouvernements. C'est comme s'il s'agissait de déposer le contrat. Il vous faudrait obtenir la permission de l'autre gouvernement (permission que vous n'obtiendrez pas), et je me demande jusqu'où vous pouvez aller dans l'interrogatoire sur les négociations.

M. MCILRAITH: J'essayais simplement...

Le PRÉSIDENT: Nous ne voulons pas compromettre notre position dans nos négociations avec le Royaume-Uni.

M. MCILRAITH: Je tâchais d'être très prudent à cet égard, monsieur le président, et c'est pourquoi je demandais quelle était la compétence de l'*Eldorado* et celle du gouvernement.

Le PRÉSIDENT: Vous posez des questions dans le domaine des négociations.

M. MCILRAITH: Je cite ce qu'a déclaré l'*Atomic Energy Authority*...

Le PRÉSIDENT: C'est vrai.

M. MCILRAITH: ...sur le remaniement, et puis ce qu'on a dit relativement à l'*Eldorado*.

Le PRÉSIDENT: Mais on n'a rien précisé.

M. MCILRAITH: Il s'agissait premièrement de savoir si l'*Eldorado* négociait présentement et, deuxièmement, dans quel domaine... puis on m'a interrompu. J'essayais de faire ressortir le domaine dans lequel on poursuit des négociations.

Le PRÉSIDENT: M. Gilchrist vous a dit qu'il n'est pas en mesure de répondre à la question. Je pense qu'il est très honnête.

M. MCILRAITH: Je pense moi aussi qu'il est très honnête et, de plus, un excellent témoin. Si on nous laissait tranquilles, nous serions capables d'élucider les choses très rapidement. Pourrais-je poser ma question? Nous pourrions voir alors s'il est hors de propos qu'on réponde, en raison de la sécurité: M. Gilchrist est très compétent en matière de sécurité.

Le PRÉSIDENT: Il vous a expliqué.

M. MCILRAITH: J'ai quelque connaissance des principes de la sécurité. Si nous pouvions seulement savoir à quoi il peut répondre et à quoi il ne peut pas répondre pour des motifs de sécurité, je ne divergerai pas le moins du monde pas répondre pour des motifs de sécurité, je ne divergerai pas le moins du monde d'opinion avec lui, et je ne me le propose pas. Je vais répéter, afin que vous puissiez répondre clairement: êtes-vous libre de divulguer au Comité la manière ou l'objet des présentes négociations ou de négociations éventuelles?

M. GILCHRIST: Non, je ne le suis pas.

M. McILRAITH: Avant...

Le PRÉSIDENT: Le témoin a déjà répondu négativement.

M. BALDWIN: Je voudrais faire une observation à ce propos, en songeant au Règlement qu'a rappelé M. Nielsen. En lisant la déclaration de l'*Atomic Energy Authority*, dont M. McIlraith a donné lecture, et en soulignant la distinction qui existe entre un accord et un contrat, on peut sans doute conclure à ce qu'a dit M. Gilchrist, soit que les négociations reprendraient à Londres dans quelques semaines.

D'après le Règlement, je crois, non seulement, que M. Gilchrist ne doit pas répondre, mais qu'on ne doit pas insister pour lui faire dire que c'est là un point sur lequel il ne peut pas répondre, car tout renseignement qu'il révélerait pourrait porter sur un sujet d'ordre pratique et de valeur relativement aux négociations qui commenceront dans quelques semaines.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Baldwin, à mon avis, M. McIlraith a été assez honnête pour demander: «Dans quel domaine êtes-vous libre de révéler...» Je pense que sa question était assez droite. M. Gilchrist a été honnête et a dit qu'il n'était pas libre de répondre à la question.

M. McILRAITH: Je veux pousser un peu plus loin la recherche. Le passage du *hansard* que j'ai cité se rapporte aux nouvelles négociations de l'*Eldorado*. Je suis toujours incertain du domaine de négociation qui ressortira au programme du Gouvernement et du domaine qui ressortira à la compétence de l'*Eldorado*. Il est évident que les travaux pratiques portant sur la livraison, et le reste, certains aspects techniques, relèvent de l'*Eldorado*. Y a-t-il quelque domaine de négociation qui est du domaine de la politique du Gouvernement et non pas de la compétence de l'*Eldorado*?

M. GILCHRIST: Avant d'en venir à un accord sur cette question, je dois faire rapport à mon ministre et obtenir de lui plein assentiment sur la conduite que j'adopterai. A son tour, il discutera la question avec un comité du cabinet qui s'occupe des questions de l'uranium.

Le PRÉSIDENT: Avec le comité qu'on appelle Comité de l'uranium.

M. GILCHRIST: Le Comité ministériel de l'uranium.

M. McILRAITH: C'est cela. Donc, dans les négociations, vous servez d'intermédiaire pour le gouvernement?

M. GILCHRIST: La question ne se pose pas. Nous avons toujours agi en cette qualité.

M. McILRAITH: C'est exact. C'est là toute l'autorité que vous avez, à titre d'agent de l'État, et l'ultime responsabilité pour son nouveau contrat ou nouvel accord appartiendrait au gouvernement?

M. GILCHRIST: Il n'y a pas de doute.

M. McILRAITH: Il n'y a pas de doute.

M. NIELSEN: Il en a toujours été ainsi, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: On l'a déjà dit, monsieur Nielsen. Le témoin a insisté sur ce point deux ou trois fois.

M. McILRAITH: Maintenant, je veux pour un instant examiner le fait que les 24 millions de livres n'étaient pas incluses dans la prolongation de contrats. Je veux vous interroger à ce sujet.

M. STEWART: La question a déjà été traitée.

M. McILRAITH: La décision de ne pas les inclure dans le programme de prolongation a-t-elle été prise par l'*Eldorado* ou par le gouvernement?

M. GILCHRIST: La décision de ne pas les inclure dans la prolongation tient aux circonstances plutôt qu'à la ligne de conduite tracée. Les contrats que

visent la prolongation étaient des contrats conclus en premier lieu avec la Commission de l'énergie atomique des États-Unis.

Étant donné qu'un certain nombre de ces contrats avaient été assignés à la Grande-Bretagne en vertu du contrat de 10 millions de livres et du contrat de 11 millions de livres, la *United Kingdom Atomic Energy Authority* était devenue partie à la prolongation. Cependant, cette prolongation fondamentale, ainsi qu'on l'appelle ou ainsi qu'on appelle l'arrangement en question, s'appliquait à des contrats passés primitivement avec la Commission de l'énergie atomique des États-Unis. Est-ce que ces renseignements vous éclairent?

M. McILRAITH: Oui, la chose est claire. Maintenant, il y a ici, dans le *hansard*, des déclarations sur les prix et sur l'obtention à meilleur marché. Je ne veux pas interroger le témoin sur une déclaration du Premier Ministre, mais on peut se demander alors si nous devrions convoquer le gouvernement ou un ministre, sans doute le ministre du Commerce, pour obtenir des explications sur ce point.

Il y a d'autres questions. Je vais vous indiquer le genre de questions auxquelles je songe. A la page 3492, en parlant du contrat de 24 millions de livres (on s'exprime ainsi), on dit: «après la révision...»

Le PRÉSIDENT: C'est dans quel alinéa?

M. McILRAITH: C'est à la fin du premier alinéa de la page 3492. Je devrais peut-être lire tout l'alinéa:

Après la révision, l'*Eldorado* savait que désormais elle pourrait se procurer ce dont elle aurait besoin plus simplement et à meilleur prix, en l'achetant des producteurs aux prix de concurrence, vu qu'il existe un excédent de productivité.

A ce sujet, je veux poser des questions, mais j'hésite à les poser à notre témoin, car la déclaration est là. Je préférerais, j'aimerais soulever maintenant la question de faire venir le ministre du Commerce pour qu'il réponde à une ou deux questions, qui ne manquent pas d'à-propos, mais qui ne découlent pas du témoignage déjà rendu par M. Gilchrist ni des sujets qu'il a abordés directement. Ce sont plutôt des questions inspirées par le sujet même. Donc, je demanderais qu'on fasse venir ici comme témoin le ministre du Commerce, pour qu'il éclaircisse quelques-uns de ces points.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Monsieur le président, nombre d'autres témoins seront sans doute convoqués. Il y en a que j'aimerais qu'on invite. Dans le passé, le comité de direction s'est occupé, je pense, de décider qui devrait être convoqué. Pour la même raison que M. McIlraith, je dirai qu'à mon avis l'honorable Robert Winters devrait être convoqué pour parler de ces questions et du rôle qu'il a joué dans la situation de l'uranium.

On devrait lui demander de répondre à certaines questions. Mais ce n'est pas le moment opportun de nous demander maintenant quels témoins devraient être convoqués. Nous devrions, je pense, renvoyer cette question au comité de direction.

M. McILRAITH: Si nous attendons que le comité de direction se réunisse et décide de l'opportunité de convoquer comme témoin le ministre du Commerce, surtout en rapport avec le contrat de 24 millions de livres et avec la déclaration d'hier, je me réserve le droit d'interroger davantage M. Gilchrist sur la question, au cas où le ministre ne serait pas appelé comme témoin. Voilà. Certaines parties des questions, formulées convenablement, seraient susceptibles d'être posées à M. Gilchrist mais, si le ministre du Commerce vient, il ne sera probablement pas nécessaire d'interroger M. Gilchrist.

M. NIELSEN: Supposons pour l'instant que le ministre ne comparait pas. Puisqu'on parle de se réserver des droits, monsieur le président, je ne pense

pas que M. McIlraith ait le droit d'interroger M. Gilchrist, ou, plutôt, de contre-interroger M. Gilchrist sur des déclarations formulées à la Chambre, que ce soit par M. Pearson ou par le premier ministre. Je ne pense pas qu'un tel droit existe et par conséquent je pense qu'il ne peut pas être question de se réserver ce droit.

M. MCILRAITH: Je pourrais peut-être continuer à interroger M. Gilchrist à ce sujet, mais je vous préviens que nous abordons un domaine où il me semble injuste que le témoin actuel soit appelé à y répondre.

M. AIKEN: Monsieur le président, j'aimerais dire quelque chose. A notre réunion du 3 mars dernier, réunion du Comité, nous avons passé tout notre temps à parler de ces 24 millions de livres d'uranium. M. Gilchrist a déclaré clairement, je pense, quelle était la situation. Je n'ai vu nulle part la contradiction des faits. Nous avons reparlé de la question à des réunions subséquentes. Le même sujet s'est présenté, et on n'en a pas fait de secret. Tout a été pleinement étudié.

Or, la presse est toute-puissante. Nous avons consacré un bon nombre de réunions à ce sujet et, pendant trois semaines, les journalistes présents ici ont donné le compte rendu des réunions et de ce qui s'est dit. Soudainement, vendredi dernier, quelqu'un qui n'avait pas, apparemment, assisté aux réunions a découvert la question de ces 24 millions de livres d'uranium.

Maintenant, nous semblons nous engager dans une passe d'armes.

Je suis l'affaire depuis un an, depuis la conférence sur l'uranium, qui a été tenue à Toronto; rien de contradictoire ne ressort des réunions ou des déclarations faites à la Chambre. Toute l'affaire s'est faite publiquement et à ciel ouvert. Je ne vois pas pourquoi nous perdons notre temps à chercher dans une affaire qui ne prête aucunement à controverse.

Je veux être clair. J'ai parcouru cette déclaration et, du commencement à la fin, il n'y a rien de litigieux; il n'y a pas de divergence d'opinion. La seule différence se trouve dans la façon de s'exprimer, entre les mots «engagement ferme» et «contrat». A part cela, je ne vois rien qui doive absorber notre temps. Nous répétons aujourd'hui exactement ce que nous avons dit le 3 mars. Nous revenons en arrière et tentons de répéter ce qui a été dit le 3 mars. Tout est consigné.

M. BATTEN: Il y a quelque temps, alors que nous nous entretenions avec M. Gilchrist, il était entendu aux réunions que nous devrions inviter quelqu'un d'autre à témoigner au Comité. J'ai dit—et mes paroles figurent dans le compte rendu—que si quelqu'un d'autre devait comparaître comme témoin, cela ne nous priverait pas de notre droit d'interroger de nouveau M. Gilchrist.

Le PRÉSIDENT: C'est juste.

M. BATTEN: Ce que nous faisons maintenant, je crois, c'est reprendre les délibérations interrompues par la comparution d'autres personnes. Je ne m'oppose pas aux interruptions mais, à mon avis, le travail que nous avons entrepris il y a deux ou trois semaines reprend maintenant, et à bon droit.

Le PRÉSIDENT: Je suis de votre avis.

M. NIELSEN: Je suis plutôt d'accord avec M. Aiken. Nous avons examiné assez à fond le sujet de l'uranium. Il me semble que la chose à faire maintenant, c'est de laisser l'*Eldorado* et le gouvernement poursuivre leurs négociations et en venir à quelque décision. Je ne pense pas que nous accomplissions quoi que soit en examinant le détail de ce que nous espérons ou des engagements qui existent présentement touchant la vente d'uranium.

M. MCILRAITH: Monsieur le président, puisque c'est le caractère de mes questions qu'on attaque, je pense que je devrais montrer clairement où j'en suis. Je ne sais pas la valeur du contrat de 24 millions de livres d'oxyde d'uranium. Comme n'importe lequel d'entre nous, je puis l'imaginer. Il s'agit

d'une somme de 100 à 200 millions de dollars. Ces commandes seraient passées à un secteur de l'industrie minière qui traverse une crise et qui a connu de grandes difficultés, certaines mines ayant dû fermer plus tôt qu'elles ne le prévoyaient.

Et quant à la quantité, si je puis le moindrement calculer, la réduction serait d'une mine pendant dix ans ou de dix mines pendant un an, ou à peu près.

Le PRÉSIDENT: Vous supposez simplement.

M. McILRAITH: Non, je fais un calcul. Vingt-quatre millions de livres d'oxyde d'uranium, tant de livres par tonne, et par déduction, vous trouvez la valeur de ce contrat; ou bien si vous calculez en dollars, quand les frais d'établissement de la mine ont été liquidés, il ne reste que les frais d'exploitation et de production, le capital étant amorti. Pour l'économie du pays, une somme de 100 millions, dans ce domaine, avec les autres éléments, est une très grosse affaire.

Le PRÉSIDENT: Quelle est votre question? Ne faisons pas de discours. La remarque s'applique à tout le monde.

M. McILRAITH: Merci, monsieur le président.

M. AIKEN: J'accepte votre réprimande, mais j'ai fait mon discours.

M. McILRAITH: Je n'avais pas fini le mien. Quant à la raison pour laquelle ces vingt-quatre millions de livres n'ont pas été incluses dans le programme de prolongation ou, n'en sont pas devenues partie, au moment de l'établissement du programme, l'alinéa que j'ai cité de la page 3492 du *hansard* semble expliquer tout à fait différemment pourquoi elles n'ont pas été attribuées plus tôt et n'ont pas été attribuées non plus au moment où toute la question de la répartition des contrats entre les mines est devenue si aiguë.

Le PRÉSIDENT: M. Gilchrist a déjà répondu à cette question.

M. McILRAITH: Non, la question ne lui a jamais été posée. Il a répondu à une autre question. Présentement, je prétends...

Le PRÉSIDENT: Vous prétendez que sa raison n'est pas exacte.

M. McILRAITH: Non, j'ai pris bien soin d'éviter cela. Je lui signale qu'une autre raison a été donnée hier et je lui demande ce qu'il dit de cette raison. Nous nous trouvons au cœur du problème.

Le PRÉSIDENT: Je vais être obligé de tenir cette question pour contraire au Règlement.

M. NIELSEN: M. McIlraith soulève un point que je crois important. En lisant le témoignage de M. Gilchrist et les comptes rendus de la presse, on pourrait avoir l'impression, et ce fut mon cas, que l'*Eldorado* ou le gouvernement, ou les deux ensemble, appliquent ce programme de répartition de ces quantités d'uranium de façon à exclure ceux que la presse a appelés les producteurs non rentables, parce que leur production n'est pas rentable. Je pense que ce point demande d'être éclairci.

M. McILRAITH: Je fais appel au Règlement; ma question a été tenue pour contraire au Règlement. J'aimerais savoir pourquoi. La question que j'ai posée à M. Gilchrist a été jugée inacceptable.

Le PRÉSIDENT: Vous demandez au témoin de commenter une déclaration que le premier ministre a faite hier.

M. McILRAITH: J'ai fait attention de ne pas dire cela.

Le PRÉSIDENT: J'étais très attentif.

M. McILRAITH: La question serait inacceptable sous cette forme. Je l'ai posée sous forme de question directe.

Le PRÉSIDENT: Cela aussi était inacceptable.

M. McILRAITH: Pour quel motif?

M. NIELSEN: Assurément.

M. McILRAITH: Pour quel motif?

M. NIELSEN: Puis-je dire quelque chose sur le rappel au Règlement?

M. McILRAITH: J'aimerais entendre la décision.

Le PRÉSIDENT: Vous avez déjà entendu la décision.

M. NIELSEN: Alors, il n'est pas nécessaire que je parle du Règlement.

M. McILRAITH: Si le témoin ne peut répondre à la question, c'est certainement là le nœud de l'affaire. Le Comité doit trouver la réponse et la réponse ne peut venir que d'un témoin de l'*Eldorado* ou d'un témoin du cabinet, et nul autre témoin.

Le PRÉSIDENT: La réponse qu'a donnée le témoin au sujet du contrat dit des vingt-quatre millions de livres, si je puis m'exprimer ainsi, est déjà consignée. Il a dit que l'affaire doit être négociée de nouveau. Il y a un moment, vous lui demandiez de répéter ce qu'il avait déjà dit.

M. McILRAITH: Non, il s'agit d'un point tout à fait différent.

Le PRÉSIDENT: La phrase que vous avez citée est très simple:

... elle pourrait se procurer ce dont elle aurait besoin plus simplement et à meilleur prix, en l'achetant des producteurs aux prix de concurrence, vu qu'il existe un excédent de productivité.

Si vous voulez regarder le témoignage, vous constaterez que M. Gilchrist a déjà dit que le prétendu contrat serait, comme tous les contrats, sujet à de nouvelles négociations.

M. McILRAITH: Permettez-moi d'exposer la question d'une autre façon. Le programme de prolongation ayant été annoncé et achevé, alors qu'il englobait seulement les quantités comprises dans les contrats fermes passés avec la Commission de l'énergie atomique des États-Unis, il est raisonnable de présumer que toute personne qui croit que c'est tout ce qu'elle va obtenir de l'*Eldorado* en fait de contrat serait prête à vendre plus tard à meilleur marché. Est-ce exact? Est-ce une hypothèse raisonnable?

Le PRÉSIDENT: Votre question est loin d'être claire. Voudriez-vous la décomposer en deux questions.

M. McILRAITH: Après la prolongation, il est raisonnable de présumer que l'*Eldorado* pourrait alors obtenir des mines des livraisons à meilleur marché qu'elle n'aurait obtenu l'uranium, eût-elle passé un contrat visant ces quantités supplémentaires au moment où les fournisseurs croyaient obtenir non seulement le montant définitivement assuré par contrat avec les États-Unis, mais aussi les quantités indiquées dans la clause d'option des accords.

Le PRÉSIDENT: Monsieur McIlraith, je ne vous demanderai plus d'éclaircissements.

M. McILRAITH: Je pourrais difficilement citer ces contrats avec les mines. Je pense que M. Gilchrist les connaît bien.

M. GILCHRIST: Si la question sous-entend que nous n'avons pas inclus les vingt-quatre millions de livres dans la prolongation simplement parce que nous pensions que nous pourrions obtenir le produit à meilleur marché plus tard, je dirai qu'il n'en est pas ainsi.

M. McILRAITH: Merci. C'est précisément là le nœud de la question et c'est exactement le contraire de ce que le premier ministre a dit hier.

Le PRÉSIDENT: Je ne pense pas qu'une remarque semblable soit nécessaire au sein du Comité.

M. McILRAITH: Cela m'amène à dire qu'à mon avis, le Comité a droit de convoquer le ministre. Voici un domaine où je puis tourner autour du pot et obtenir des réponses de M. Gilchrist, mais je ne pense pas que cela soit juste. Si le ministre était ici, je me sentirais beaucoup plus heureux. Le domaine en cause n'est pas du ressort du témoin.

M. NIELSEN: J'ai déjà posé une question.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous la poser de nouveau?

M. BEST: J'aimerais signaler...

Le PRÉSIDENT: M. Nielsen a déjà posé une question.

M. NIELSEN: L'impression qui semble se dégager du témoignage de M. Gilchrist—et c'est celle que les journaux ont donnée—c'est que, si on n'a pas inclus les vingt-quatre millions de livres de l'accord préliminaire (car je vois qu'il ne s'agit pas d'autre chose en ce moment) dans le programme de prolongation, la raison en est qu'on voulait permettre aux producteurs dont l'exploitation n'est pas rentable de mettre fin à leur entreprise. Est-ce bien l'impression que vous vouliez créer?

M. GILCHRIST: Je ne voulais pas donner l'impression que les vingt-quatre millions de livres avaient été retenues afin que certaines entreprises échouent. Ce n'est certainement pas ce que j'ai voulu dire. Je dois ici mettre les choses au point. Tous les contrats fermes ont été rédigés d'après des renseignements présentés à l'*Eldorado* par la société en question. Nous n'avons jamais tenté de nous assurer que le forage et la prospection préliminaire avaient été convenablement exécutés et que les résultats que présentait la société étaient exacts. Si la proposition était raisonnable, nous rédigeons un contrat. Autrement dit, c'était la société qui décidait si elle pouvait ou non prendre cet engagement.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez dire le producteur?

M. GILCHRIST: Oui. Si, en mettant la mine en production en se fondant sur le contrat rédigé comme on l'a expliqué, la société constatait que l'exploitation n'était pas rentable, cela ne nous concernait pas. La question dépassait notre compétence. Je pense que c'est un point dont on ne s'est pas rendu compte. La prolongation, ainsi qu'on en est venu à appeler l'arrangement, ainsi que l'appelait l'annonce ou l'offre faite par le ministre du Commerce le 6 novembre 1959, était une offre faite à l'industrie. Il n'y avait ni contrainte, ni coercition, ni rien de ce genre. Voici ce qu'on offrait: «Nous modifierons vos contrats suivant les grandes lignes indiquées, si vous le désirez». Il n'y a eu aucune contrainte. Il dépendait des sociétés elles-mêmes de faire des arrangements, arrangements que l'*Eldorado* autoriserait si l'accord, dans sa présentation, était conforme aux règles générales que comportait l'offre.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez dire que l'*Eldorado* autoriserait le contrat?

M. GILCHRIST: Elle autoriserait les modifications apportées au contrat. En cela, il n'y avait, de la part de l'*Eldorado*, aucune manifestation de la volonté d'éliminer ce qu'on pourrait appeler les exploitations non rentables. La décision dépendait entièrement des producteurs.

M. NIELSEN: Alors, pour tirer les choses au clair, je pense qu'il est juste de dire que telle n'était pas non plus la réalité. Vous avez dit que tel n'était pas votre programme.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous être plus précis, monsieur Nielsen? Qu'est-ce qui n'était pas la réalité?

M. NIELSEN: Il n'était pas vrai que la ligne de conduite adoptée visait à faire disparaître les exploitations non rentables.

M. GILCHRIST: C'est juste.

M. McILRAITH: Alors, simplement pour éclaircir les choses, relativement à l'avant-dernière réponse donnée à M. Nielsen, vous avez parlé de l'offre de

prolongation faite par l'*Eldorado* et vous avez déclaré que l'offre faite ne reposait ni sur la contrainte ni sur quelque décision arbitraire imposée à la mine.

M. GILCHRIST: Non.

M. McILRAITH: N'est-il pas juste de dire qu'on a fait cette offre à un moment où les mines savaient que les États-Unis ne donneraient pas suite aux options que renfermaient leurs contrats et parce qu'elles le savaient?

M. GILCHRIST: L'annonce et l'offre ont été faites en même temps.

M. McILRAITH: Oui. Ainsi donc, l'annonce de la dénonciation des options et l'offre n'étaient que les éléments d'un tout?

M. GILCHRIST: Oui.

M. BEST: Monsieur le président, je reviens sur ce que M. McIlraith a dit au sujet des témoins et de la procédure du Comité. Il a laissé entendre certaines choses et, je présume, ses remarques s'appliqueraient également, comme M. Browne l'a dit lui aussi, à la possibilité de faire comparaître plus tard M. Winters. Comme M. Winters a sans doute été partie à certaines des premières négociations qui ont précédé cet accord et, plus tard, un administrateur d'une société qui a acheté des contrats ou d'autres petites sociétés dans ce domaine, il pourrait avoir des choses intéressantes à nous dire.

M. McILRAITH: Monsieur le président, je veux être bien compris. Je ne m'oppose pas à la convocation de M. Winters mais je ne pense pas qu'il soit au courant des premières négociations.

M. BEST: S'il n'est pas au courant, il devrait l'être.

M. McILRAITH: Il était ministre des Travaux publics et il n'avait rien à voir à cela.

M. BEST: Dans le même ordre d'idées, je présume que le chef de l'opposition, qui était partie aux négociations primitives, pourrait être prié de comparaître.

M. NIELSEN: Est-ce que ces questions ne pourraient pas être laissées à la discrétion du comité de direction?

Le PRÉSIDENT: Le président doit tenir compte des vœux du Comité au sujet des témoins. Bien entendu, comme vous le savez tous, il appartient au comité de direction de prendre une décision dans ce cas. La société dont M. Winters est président compte être représentée ici le jeudi 13, et la *Denison Mines* le sera le 18. Je ne sais pas qui ces sociétés minières enverront comme représentants, mais je vous assure que le comité de direction tiendra compte des propositions que vous avez faites ce matin.

M. BOURGET: Monsieur le président, pourquoi ne décidons-nous pas dès maintenant de faire venir M. Winters et aussi le ministre? Je le dis parce que, même si le comité de direction prend une décision, la décision devra être confirmée par le Comité. Nous pourrions aussi bien prendre une décision dès maintenant.

Le PRÉSIDENT: Je pense que nous allons suivre la pratique régulière et que nous renverrons la question au comité de direction. Le comité de direction se réunira le lundi où la Chambre se réunira de nouveau, c'est-à-dire le 10 avril. Y a-t-il d'autres questions?

Avez-vous une question à poser, monsieur Pitman?

M. AIKEN: Monsieur le président, avant que M. Pitman prenne la parole, j'aimerais qu'on éclaircisse une question.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que votre question a trait à un nouveau sujet?

M. PITMAN: Oui.

Le PRÉSIDENT: Allez, monsieur Aiken.

M. AIKEN: M. Gilchrist, en répondant à la question de M. Nielsen, vous avez prononcé ces mots: «La raison pour laquelle les vingt-quatre millions de livres ont été retenues». Je veux savoir si c'est la nouvelle des vingt-quatre millions de livres ou la répartition de cette quantité qu'on n'a pas révélée. Je pense que la chose n'a pas été établie clairement dans le temps. Autrement dit, M. Gilchrist a déclaré que les vingt-quatre millions de livres ont été retenues et je veux savoir si c'est la nouvelle de l'existence de ces vingt-quatre millions de livre qu'on n'a pas révélée ou leur répartition.

M. GILCHRIST: Dans le cas que vous rappelez, je crois que la question était la suivante: pourquoi les vingt-quatre millions de livres n'ont-elles pas été incluses dans la prolongation? Est-ce que je me trompe?

M. NIELSEN: Je voulais simplement dissiper la fausse impression qui se dégageait des comptes rendus des journaux et des témoignages, mais je présume que c'est la nouvelle qu'on n'a pas révélée.

M. AIKEN: M. Gilchrist a dit ceci: «les vingt-quatre millions de livres avaient été retenues», et il me semble que là est la cause du malentendu. S'agissait-il de la nouvelle...

M. GILCHRIST: Il s'agissait de la nouvelle.

M. AIKEN: ...ou de la répartition des vingt-quatre millions de livres?

M. GILCHRIST: Il s'agissait de la nouvelle des vingt-quatre millions de livres.

M. AIKEN: Mais, en réalité, c'est la répartition des vingt-quatre millions de livres qu'on n'a pas dévoilée?

M. BEST: Néanmoins, monsieur le président...

M. AIKEN: J'aimerais qu'on éclaircisse la question. Dans la presse et en d'autres milieux, on a prétendu que c'était là un contrat secret qui visait vingt-quatre millions de livres mais, en ce qui me concerne, je dirai que nous avons certainement obtenu le détail complet de l'affaire le 3 mars; si je comprends bien, il y a eu d'autres déclarations publiques sur le sujet. Voici ce que je voulais savoir précisément: la question des vingt-quatre millions de livres a-t-elle jamais été un secret ou était-elle bien connue?

M. GILCHRIST: Je pense que les témoignages divers entendus depuis quelques jours indiquent que la question était connue dans le public depuis quelque temps. Tel me semble le cas, à tout le moins. Depuis quatre ans, on a parlé bien des fois de cette transaction, ainsi que des négociations.

M. AIKEN: Merci.

Le PRÉSIDENT: Ainsi donc, monsieur Gilchrist, la transaction n'était pas un secret?

M. GILCHRIST: Il me semble que toute personne qui s'intéressait à l'affaire et qui aurait étudié les diverses déclarations faites, devait savoir qu'il existait quelque arrangement, qu'on l'ait dit de façon précise ou non. La chose est certainement implicite.

M. AIKEN: Alors, ce qu'on n'a pas révélé, c'est la répartition des vingt-quatre millions de livres entre les différents producteurs?

M. GILCHRIST: Il serait juste de s'exprimer ainsi.

M. BALDWIN: A ce propos, quand vous parlez de nouvelles négociations qui se poursuivaient depuis un certain temps, il devait être difficile, je présume, d'effectuer une répartition sûre et certaine avant l'achèvement des négociations?

M. GILCHRIST: Il est à peu près impossible de faire une répartition ou de rédiger un contrat avec un producteur avant que le détail du contrat principal soit mis au point.

M. NIELSEN: Ma question fait suite à celle de M. Baldwin. A-t-on l'habitude de songer à la répartition avant de conclure un contrat officiel, fondé sur les lettres d'intention?

M. GILCHRIST: On peut dire, je pense, que l'examen de la répartition se fait en même temps que la négociation du contrat. Cependant, il est difficile de dire, en certains cas, si l'examen précède ou suit le contrat. Il faut vous rappeler que l'une des choses que nous visons dans nos négociations, c'est l'obtention d'autres commandes d'uranium.

Le PRÉSIDENT: Dans vos négociations avec les pays étrangers?

M. GILCHRIST: Oui, dans nos négociations avec les pays étrangers. S'il s'agissait de rédiger un contrat ou de présenter d'abord une lettre d'intention, puis de procéder ensuite à la répartition, s'il était opportun d'agir ainsi pour obtenir le contrat, nous nous occuperions alors du contrat et ferions ensuite la répartition, plutôt que d'entrer préalablement trop à fond dans le détail au sujet de la répartition.

M. NIELSEN: J'ai une dernière question à poser à ce sujet. En réalité, a-t-on l'habitude de faire la répartition après la conclusion de l'accord officiel, du contrat officiel fondé sur les lettres d'intention et d'acceptation?

M. GILCHRIST: Dans la plupart des cas, oui.

M. GODIN: Je ne sais pas au juste si je devrais poser cette question à M. Gilchrist ou à l'honorable député de Parry-Sound mais, en poursuivant l'interrogatoire sur ce sujet, celui-ci semblait croire qu'il y a eu quelque chose de secret dans cette affaire et il a continué d'une façon qui tenait plus de l'affirmation que de l'interrogation, en laissant entendre que la nouvelle avait été gardée secrète. Il me semble que la demande était en contradiction avec ce que le député pensait; nous sommes demeurés avec l'impression que la nouvelle du montant global du contrat avait été tenue secrète, ce qui signifierait qu'il s'agissait dans le temps d'un secret, du moins pour les gens que la question intéressait.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Godin, vous venez d'entendre le témoin déclarer très énergiquement que les gens qui s'intéressent à l'uranium, qui s'intéressent à l'uranium et à l'économie du pays en général, étaient depuis quatre ans au courant du contrat envisagé de vingt-quatre millions de livres.

M. NIELSEN: Ou qu'ils auraient pu l'être.

M. GODIN: Il a dit que la nouvelle avait été gardée secrète.

Le PRÉSIDENT: Je pense qu'il a expliqué la chose.

M. BEST: J'aimerais demander si, à la suite de la conférence des Bermudes, on a fait quelque déclaration au sujet des négociations. Il y a eu un mémoire technique présenté par M. J. W. Griffith, du ministère des Mines et des Relevés techniques. M. Churchill a mentionné la question à la Chambre, une fois, il y a une couple d'années, et dans divers rapports annuels sur différentes sociétés d'extraction de l'uranium il est question en termes généraux de ce contrat ou accord avec la Grande-Bretagne. Depuis trois ou quatre ans, y a-t-il eu d'autres déclarations, connues de M. Gilchrist, dont on aurait parlé en termes généraux?

M. GILCHRIST: Non, je pense que celles dont vous parlez sont les principales. Il ne me vient à l'esprit, présentement, aucun autre cas.

M. McILRAITH: Il y a une autre question. M. Best a parlé d'une annonce faite le 1^{er} février 1958 à la Chambre des communes, par le ministère du Commerce, et qu'on trouve dans le *hansard*, à la page 4349 (version française). L'annonce avait à certaines quantités au sujet desquelles la situation n'est pas confuse. Il s'agissait d'autres contrats du Royaume-Uni. Puis, le ministre avait ajouté...

M. AIKEN: Vous citez un passage de quel document?

M. McILRAITH: De l'annonce faite par M. Churchill à la Chambre.

M. AIKEN: Il y a quelques minutes, M. McIlraith a dit assez clairement qu'il n'allait pas mettre M. Gilchrist au pilori; il a ensuite posé une question; après la réponse de M. Gilchrist, M. McIlraith a hardiment déclaré que la réponse était contraire à ce qu'avait dit le premier ministre à la Chambre. A ce moment-là, j'avais trouvé sa remarque injuste, et j'aurais dû m'y opposer. Une fois encore, je m'oppose à cette façon de demander à M. Gilchrist s'il peut confirmer ou nier des déclarations faites à la Chambre. J'aurais dû précédemment formuler une objection beaucoup plus énergique.

M. McILRAITH: M. Aiken est victime d'une fausse interprétation à cet égard. La partie de l'annonce que je désire citer est celle-ci—et je veux préciser qu'elle se rapportait aux vingt-quatre millions de livres; le texte suit à partir de là.

D'après la page 4349, le 1^{er} février 1958, le ministre déclarait:

Des négociations sont en cours en vue de la vente par le Canada d'une part appréciable de l'uranium dont l'Administration de l'énergie atomique du Royaume-Uni aura besoin pour la période allant du 1^{er} avril 1963 au 31 décembre 1966. Ces pourparlers semblent donner des résultats satisfaisants et le Canada s'est engagé à fournir la quantité que l'Administration de l'énergie atomique du Royaume-Uni a demandée pour cette période.

Veuillez remarquer la phrase suivante:

Ces approvisionnements seront puisés à même des quantités sous option en vertu des contrats actuels d'achat.

Il semble que ces paroles se rapportent évidemment à l'option que renferme le présent contrat conclu avec les mines. N'est-il pas raisonnable de présumer que, lorsqu'on a fait les nouveaux arrangements (la prolongation des livraisons découlant de ce contrat), on les a faits en s'inspirant de l'annonce que les options contenues dans le contrat ne seraient pas retenues, que tout ce que cet alinéa renfermait était disparu?

M. GILCHRIST: Je ne le pense pas.

M. PITMAN: Monsieur le président, je me rends compte que la matière de la correspondance échangée entre l'*Eldorado*, le gouvernement du Canada et la *United Kingdom Atomic Energy Authority* a été indiquée. M. Gilchrist a dit qu'il y a eu une volumineuse correspondance depuis quatre ans. De combien de lettres s'agissait-il?

M. NIELSEN: Je veux faire appel au Règlement, monsieur le président. A mon avis, M. Gilchrist est allé aussi loin qu'il pouvait en consentant à donner les dates des lettres.

M. PITMAN: Je veux connaître les dates des lettres d'intention.

M. NIELSEN: J'aimerais faire remarquer qu'aucune des lettres échangées entre la Commission de l'énergie atomique et le Royaume-Uni ne peut être produite au Comité et qu'aucun témoignage ne peut être admis sur la teneur des négociations.

Le PRÉSIDENT: C'est vrai.

M. PITMAN: J'ai simplement demandé les dates des lettres ou de la correspondance entre la *United Kingdom Atomic Energy Authority*, l'*Eldorado* et le gouvernement du Canada. J'ai demandé uniquement les dates. Le témoin n'a donné que les dates des lettres d'intention et d'acceptation, mais je veux obtenir les dates de toute la correspondance échangée depuis 1957.

M. NIELSEN: Ces renseignements tendraient à révéler le volume de la correspondance. Je soupçonne que la révélation dépasserait ce à quoi le témoin a déjà acquiescé, en réponse à une question de M. McIlraith.

Le PRÉSIDENT: Je vais demander au témoin de répondre à votre question, monsieur Pitman. Voilà une façon équitable de régler la question, monsieur Gilchrist. On demande les dates de la correspondance échangée entre l'*Eldorado* et l'organisme correspondant au Royaume-Uni.

M. GILCHRIST: J'ai déjà consenti à révéler les dates des lettres se rapportant aux intentions, je veux dire des lettres d'intention échangées entre les deux organismes, entre la *United Kingdom Atomic Energy Authority* et l'*Eldorado*. Mais c'est la limite; nous ne pouvons guère la dépasser.

M. PITMAN: On a dit hier à la Chambre que, de temps à autre, il y a eu de nouvelles négociations. Serait-ce violer entièrement les précautions de sécurité que de dire quand ces nouvelles négociations ont eu lieu?

Le PRÉSIDENT: Je pense que vous êtes à la limite, cette limite étant peut-être celle que le témoin estime équitable pour son témoignage au Comité. Nous avons toujours été exempts de parti pris au cours des années, mais je dirais qu'il n'en est pas ainsi en ce moment. Toutefois, je ne crois pas que les autres membres du Comité désirent que ces renseignements soient dévoilés. D'ailleurs, le témoin a déjà fait connaître son attitude.

M. NIELSEN: La question a été soulevée avant l'arrivée de M. Pitman.

M. PITMAN: Je suis ici depuis le début.

M. NIELSEN: J'ai abordé ce point dans une remarque que j'ai adressée au président, plus tôt ce matin. Si M. Pitman était là, il a certainement entendu la remarque,

M. BEST: On a indiqué des dates au sujet des négociations de la *United Kingdom Atomic Energy Authority* que le premier ministre a mentionnées à la Chambre. A-t-on mentionné les dates à ce propos-ci?

M. PITMAN: Combien de conférences ont eu lieu entre l'*Eldorado*, la *United Kingdom Atomic Energy Authority* et le gouvernement du Canada?

M. GILCHRIST: Il y en a eu un certain nombre.

M. PITMAN: Je suppose que ce serait enfreindre le Règlement que de demander les dates de ces conférences?

M. GILCHRIST: Oui, car je ne sais pas si je puis fournir les dates exactes d'un certain nombre d'entre elles. Nombre d'entretiens ont été plutôt officieux. Il serait assez difficile en ce moment de leur assigner une date précise.

M. PITMAN: Diriez-vous que l'activité a été plus grande dans l'achèvement des lettres d'intention et la conclusion des contrats fermes depuis que les États-Unis ont décidé de dénoncer leurs engagements à l'égard de l'uranium?

M. GILCHRIST: Je pense qu'on désirait prendre dans cette affaire une décision définitive.

M. PITMAN: Diriez-vous qu'il y a eu entre l'*Eldorado* et les producteurs d'uranium des conférences au cours desquelles on a parlé de ces lettres d'intention?

M. GILCHRIST: Non.

M. PITMAN: Autrement dit, les producteurs, sauf peut-être celui auquel M. Winters est lié; car ce serait là le seul producteur qui avait été au courant de ceci, en dehors des faits qui ont été présentés au Comité et dans les journaux, ainsi qu'à la Chambre des communes, comme d'autres députés l'ont laissé entendre?

Le PRÉSIDENT: Je suis heureux que vous ayez fait cette réserve, car il n'est pas juste de parler de M. Winters comme de la seule personne au courant de ce contrat.

M. PITMAN: Quelqu'un a laissé entendre que M. Winters était peut-être au courant.

Le PRÉSIDENT: M. Gilchrist vous a répété bien des fois que la chose est bien connue depuis quatre ans.

M. PITMAN: Dans ma question, j'ai demandé s'il y a eu des conférences.

Le PRÉSIDENT: Plaît-il?

M. PITMAN: Je ne vous ai pas entendu répondre à ma question. Vous avez dit qu'il n'y a pas eu de conférences?

M. GILCHRIST: Il n'y a pas eu de conférences avec les producteurs au sujet de cette question d'intention.

M. PITMAN: Pourriez-vous nous dire un peu pourquoi le Royaume-Uni demande un rajustement important, où son intérêt est engagé?

Le PRÉSIDENT: Le témoin ne pourrait pas répondre à cette question. C'est ce qu'on a déjà dit à M. McIlraith, qui a très bien accepté l'idée que la question ne serait pas juste.

M. PITMAN: Ma dernière question est celle-ci: prévoyez-vous des difficultés? Si ce contrat devenait un engagement définitif, un contrat signé, aurait-il quelque effet, dans le programme de prolongation, sur les producteurs qui ont réduit leur production, de sorte qu'on les presserait maintenant de hausser leur production? Voyez-vous là quelque difficulté?

M. GILCHRIST: Je ne pense pas que, de leur point de vue, les rajustements qu'ils devraient faire donneraient lieu à des objections.

M. BALDWIN: Dans l'ordre d'idées où s'enchaînent les questions de M. Pitman, je crois comprendre qu'il y aura à Londres une conférence entre la *United Kingdom Atomic Energy Authority*, l'*Eldorado* et nos propres autorités. Est-ce que M. Gilchrist pourrait répondre à la question suivante: est-il d'avis que la malheureuse déformation de certains faits se rapportant à ce sujet et la nécessité de les rétablir ne l'aideront pas trop dans ses négociations avec le Royaume-Uni.

M. GILCHRIST: Je préférerais ne pas faire de commentaires à ce sujet.

M. MARTEL: Je suis devenu membre du Comité le 10 mars, après la réunion au cours de laquelle on a étudié ce sujet. J'aimerais poser une question et m'assurer que je comprends bien. Au sujet des vingt-quatre millions de livres, la répartition du contrat n'est pas encore décidée et, bien qu'il n'y ait pas de contrat officiel, d'après ce qui ressort pour moi des délibérations du Comité et de la Chambre des communes, il y a eu des lettres où la *United Kingdom Atomic Energy Authority* a dit son intention d'acheter cette quantité supplémentaire d'uranium. Est-ce exact? Peut-on raisonnablement supposer que les ministres de l'ancien gouvernement qui sont devenus directeurs de *Rio-Canadian*, société qui a assumé la maîtrise d'un grand nombre de nos mines d'uranium et acheté de nombreux contrats que détenaient les petites mines, étaient au courant de ces lettres et de l'intention de la *United Kingdom Atomic Energy Authority* d'acheter une quantité supplémentaire d'uranium canadien? Je ne sais pas si cette question est admissible ou non.

Le PRÉSIDENT: Eussé-je connu d'avance votre dernière phrase je ne vous aurais pas permis de poser votre question. Ce matin, le témoin a été très franc en s'efforçant de répondre. Nous ne prêtons aucun motif inavouable aux sociétés d'uranium. Je veux que cela soit bien compris.

M. BEST: N'est-il pas vrai que l'*Eldorado* n'a pas été en mesure d'attribuer aux mines des portions de cette quantité de vingt-quatre millions de livres en attendant la conclusion du contrat? Est-ce vrai?

M. GILCHRIST: En grande partie, oui, car un certain nombre des conditions qui doivent entrer dans un contrat avec un producteur dépendent de la rédaction du document officiel.

M. BEST: Dans le passé, à l'égard de contrats précédents, quel temps s'est écoulé? Quel a été le plus court délai entre la conclusion d'un accord et la rédaction d'un contrat officiel?

Le PRÉSIDENT: Dans la conclusion d'un accord entre deux pays?

M. BEST: Oui, d'un accord qui lie, entre un accord comme celui dont il s'agit ici et un contrat officiel. Je pense au contrat de 10 ou de 11 millions de livres. Quel est le plus court délai à envisager?

M. GILCHRIST: Il me faudrait demander des renseignements au personnel à ce sujet. Je n'étais pas président de l'*Eldorado* quand ces premiers contrats officiels ont été rédigés. Je ne puis vous dire quel a été le délai. M. Barret, que cette aspect concernait particulièrement, aimerait vérifier la correspondance et ses dossiers avant de donner une réponse.

M. McILRAITH: De toute façon, ces contrats tenaient aux engagements des États-Unis?

M. GILCHRIST: Oui, mais les modalités ont été exactement les mêmes: il y a eu une lettre d'intention et, dans ce cas-là—je l'ai mentionné dans mon mémoire—il a fallu négocier un accord tripartite.

M. SMITH (*Simcæ-Nord*): Est-ce que les conditions de la lettre d'intention sont encore exécutoires? Aucune d'elles n'a été remplie. On n'a pas, même partiellement, rempli les conditions de la lettre d'intention qu'on appelle la lettre des vingt-quatre millions de livres.

M. GILCHRIST: Non, et une chose qu'un grand nombre perdent de vue, c'est que les livraisons aux termes de ce contrat ou de cet accord ne commenceraient pas avant le 31 mars 1963, c'est-à-dire pas avant près de deux ans.

M. SMITH (*Simcæ-Nord*): Donc, aucune des parties n'a changé d'attitude, ou fait quoi que ce soit jusqu'ici pour donner suite à ces lettres?

M. GILCHRIST: Non. Il y a un autre point que le Comité devrait se rappeler quand il tâche de juger la situation. Les livraisons aux termes de ce contrat ont commencé après qu'un certain nombre de nos contrats primitifs eurent été dénoncés. Certains de nos contrats prenaient fin le 31 mars 1962 et une année entière devait s'écouler avant que commencent les livraisons aux termes de cet autre accord.

Un autre point est que les livraisons de ces douze mille tonnes ont été réparties sur trois années et trois quarts, et cela, comme vous pouvez l'imaginer et comme je l'ai laissé entendre, donnait lieu à des difficultés de répartition.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

M. BATTEN: Monsieur le président, à la fin du premier alinéa de la page 38 (version anglaise) de son mémoire, M. Gilchrist déclare que le gouvernement du Canada, par l'intermédiaire de l'*Eldorado*, s'est engagé à livrer cette quantité (il s'agit des vingt-quatre millions de livres) au cours de la période spécifiée et que le Royaume-Uni, par l'intermédiaire de l'*Atomic Energy Authority*, a convenu d'acheter les 12,000 tonnes. Voici ma question: les présentes négociations se poursuivent-elles directement entre les deux gouvernements ou directement entre les agents des deux gouvernements?

M. GILCHRIST: Excusez-moi, mais je n'ai pas compris votre question.

M. NIELSEN: Vous voulez dire la commission de l'énergie atomique et l'*Eldorado*?

M. BATTEN: Oui, la commission de l'énergie atomique et l'*Eldorado*. Les nouvelles négociations qui se poursuivent présentement sont-elles des négociations directes entre les deux gouvernements ou sont-elles menées par des agents des deux gouvernements?

M. GILCHRIST: Par des agents.

M. BATTEN: Les autorités du Royaume-Uni ont-elles manifesté le désir de hâter ces nouvelles négociations?

M. GILCHRIST: A mon avis, les deux parties aux négociations souhaitent en arriver à une solution du problème. La situation, aujourd'hui, est urgente.

M. BATTEN: Quelle est à peu près la production annuelle de l'une de nos grandes mines d'uranium?

M. GILCHRIST: Une grande mine peut produire par année 2,000 tonnes d'uranium. Nous avons un certain nombre de mines qui produisent entre 1,500 et 2,000 tonnes. Certaines produisent un peu plus de 1,000 tonnes. La quantité varie. A un certain moment, nous avons 16 usines en production et chacune avait une capacité de production différente.

M. BATTEN: Ce qui signifie, alors, que si une mine produisait 1,200 tonnes d'uranium par année, ce contrat la tiendrait en activité pendant 10 ans?

M. GILCHRIST: Si la mine obtenait la totalité du contrat, oui. C'est facile à calculer.

En 1959, nous produisions plus de 15,000 tonnes d'uranium par année. Ce contrat prévoit des livraisons annuelles d'environ 3,200 tonnes. Prenons une mine qui produisait, mettons, 1,000 tonnes par année; si on divisait la quantité prévu également entre toutes les mines, cette mine obtiendrait une commande d'environ 200 tonnes sur ce contrat; or, on peut se demander si cette mine pourrait avec cela fonctionner de façon rentable.

M. BOURGET: M. Gilchrist vient de dire que, s'il y a des négociations, c'est entre les deux agents. C'est ce que je ne comprends pas, parce que, le 6 mars dernier, M. Drysdale a posé à la Chambre la question suivante...

M. AIKEN: Monsieur le président, je soulève la même objection. C'est exactement ce que nous avons discuté toute la matinée. Encore une fois, on demande à M. Gilchrist de commenter, de confirmer ou de nier une déclaration faite à la Chambre des communes en réponse à une question.

Le PRÉSIDENT: J'ai déjà rendu une décision à ce sujet.

M. BOURGET: Si on me nie le droit de poser une question...

Le PRÉSIDENT: Ne faites pas de discours, monsieur Bourget.

M. BOURGET: Je ne ferai pas de discours: je vais m'expliquer. Je vais lire la réponse qu'a donnée M. Hees.

Le PRÉSIDENT: Non. Nous avons déjà décidé qu'on ne doit pas demander au témoin de commenter ce qui a été dit à la Chambre des communes. Mais vous pouvez poser des questions et ne pas citer de noms. Vous êtes membre de ce Comité depuis des années, monsieur Bourget.

M. BOURGET: On a nié les négociations. On a dit qu'il y a un contrat ferme et que le ministre ne prévoit de la part du gouvernement britannique aucune question au sujet de la renégociation de ce contrat ferme. On dit ici que le gouvernement a en mains un contrat ferme.

Le PRÉSIDENT: C'est une simple affirmation de votre part, monsieur Bourget.

M. McILRAITH: Mais cela est tout à fait régulier.

Le PRÉSIDENT: Si vous voulez poser une question, le président sera heureux de vous entendre.

M. McILRAITH: Il n'y a pas de mal à affirmer quelque chose.

M. BOURGET: Cela montre une fois de plus...

Le PRÉSIDENT: Je ne vais pas passer toute la matinée à vous écouter faire des discours. Vous êtes ici pour interroger le témoin.

M. MCILRAITH: Il n'a aucunement besoin d'interroger le témoin. Il peut faire une déclaration sur l'affaire.

Le PRÉSIDENT: Il ne peut pas faire de long discours.

M. BOURGET: Je vais simplement faire une courte déclaration. Ce témoin est venu ici donner son avis et répondre à toutes les questions qu'on lui pose. Il y a maintenant pour le comité la déclaration non équivoque et catégorique du ministre du Commerce, qui veut qu'il n'y ait pas de nouvelle négociation du contrat conclu avec la *United Kingdom Atomic Energy Authority*. Sa déclaration se trouve à la page 2775 (version française) du *hansard* du 6 mars, et cela pose un problème au Comité. A mon avis, il est parfaitement régulier qu'un membre du Comité pose au Comité la question de ce qui doit être fait. Il y a contradiction dans les témoignages.

M. BEST: Le ministre n'a pas prononcé les mots «nouvelles négociations»; il a dit «faire honneur» mais non pas «nouvelles négociations».

M. MCILRAITH: Je signale à l'attention des membres du Comité la forme de la question posée au ministre du Commerce, soit sur «la possibilité d'annuler ou de remanier»; en réponse le ministre a déclaré qu'il n'avait reçu aucune indication en ce sens de la part du gouvernement du Royaume-Uni ou de la *United Kingdom Atomic Energy Authority*.

Le PRÉSIDENT: Si vous permettez, pour un instant, monsieur McIlraith. A mon avis, le Comité ne doit pas demander au témoin de faire des commentaires sur ce qu'on a dit à la Chambre. Ce ne serait pas juste.

M. MCILRAITH: Je suis d'accord avec vous, monsieur le président. La question n'a pas été posée au témoin et je n'ai pas l'intention de la lui poser.

Le PRÉSIDENT: M. Bourget peut interroger le témoin, comme on l'a fait tant de fois, sur le contrat, mais sans faire intervenir le nom de qui que ce soit. Il peut poser une question en conséquence.

M. MCILRAITH: Je veux poursuivre l'examen de cette affaire. J'allais dire que le mot «remanier» a été employé.

M. BEST: Il n'a pas été employé.

M. MCILRAITH: La question posée au ministre portait sur «la possibilité d'annuler ou de remanier» un contrat de vingt-quatre millions de livres d'uranium, dont la livraison se ferait à partir du 31 mars 1963». Le ministre a répondu: «Non, monsieur l'Orateur». Voilà la réponse donnée à une question directe et cette réponse amène carrément tout le Comité à se demander si le ministre devrait être convoqué.

Le PRÉSIDENT: Nous avons déjà réglé cela. Passons à autre chose.

M. BEST: Ne faisons pas...

Le PRÉSIDENT: A l'ordre.

M. MCILRAITH: C'est une autre tocade du ministre. J'aimerais lui poser toutes sortes de questions, mais je ne crois pas que les membres du Comité aimeraient qu'on les consigne au compte rendu.

M. BEST: J'aimerais poser une question au témoin.

Le PRÉSIDENT: Vous n'avez pas à faire l'enfant ici, monsieur McIlraith. Monsieur Best, vous avez une question à poser?

M. BEST: A ce sujet, puis-je signaler que le mot «remanier» n'a pas été employé par le ministre.

Le PRÉSIDENT: On l'a déjà dit, monsieur Best. Vous n'avez pas à le répéter. S'il n'y a pas d'autres questions, nous allons, pour le reste de la matinée, passer à l'une des filiales.

M. PITMAN: J'ai une dernière question à poser. Je me demande si M. Gilchrist voudrait faire des commentaires sur les remarques d'un porte-parole

de la *United Kingdom Atomic Energy Authority*, qui a dit hier qu'en réalité la nouvelle négociation de cet accord mystérieux porterait maintenant sur «tout: quantité, prix et dates de livraison». Il a ajouté que la demande d'uranium n'est plus la même et que la Grande-Bretagne voulait évidemment une prolongation de la période de livraison.

Je cite une nouvelle émanant des télégraphes du Pacifique-Canadien et qui a été expédiée à Ottawa, adressée «Service de presse, Citizen, Ottawa».

Je cite une nouvelle émanant des télégraphes du Pacifique-Canadien et qui a été expédié à Ottawa, adressée «Service de Presse, Citizen, Ottawa».

M. BEST: Quelle est la source de cette nouvelle?

M. PITMAN: C'est la Presse canadienne. On disait:

Depuis l'échange de lettres entre M. W. J. Bennett, de l'*Eldorado Mining and Refining*, et sir Edwin Plowden, président de la *United Kingdom Atomic Energy Authority*, où est conclu un accord pour la vente de vingt-quatre millions de livres d'uranium canadien, les Britanniques n'ont cessé de se débattre pour se dégager de toute l'affaire.

Le 14 juillet dernier, le nouveau président de la *United Kingdom Atomic Energy Authority*, sir Roger Makins, a présenté le rapport annuel dans lequel il a confirmé qu'aucune nouvelle vente importante d'uranium ne serait faite au cours de la décennie par d'autres producteurs que ceux des États-Unis, ajoutant que «la demande d'uranium ne s'accroîtrait probablement pas de nouveau avant les années soixante-dix».

M. BALDWIN: Étant donné que...

Le PRÉSIDENT: M. Gilchrist a une réponse à donner.

M. GILCHRIST: Je ne puis faire de commentaires là-dessus.

M. BALDWIN: Les négociations sont en cours et on ne devrait pas lui demander de faire des commentaires.

M. NIELSEN: Que cherchent à prouver au Comité M. Pitman et M. McIlraith, et leurs semblables? Ce qui importe assurément, c'est de ne pas compromettre les présentes négociations, dans l'espoir qu'il en résultera pour l'industrie de l'uranium du Canada des contrats dont tout le monde bénéficierait. Si on cherche à obtenir des contrats, on ne devrait certainement pas procéder de la sorte.

M. PITMAN: C'est simplement une déclaration du porte-parole de la *United Kingdom Atomic Energy Authority*.

M. BEST: Tirons les choses au clair: c'est une nouvelle de la Presse canadienne que vous citez? C'est une opinion de la presse, n'est-ce pas?

M. PITMAN: Non, c'est une citation directe.

Le PRÉSIDENT: C'est un article de presse et le témoin a déjà dit qu'il ne peut le commenter.

M. PITMAN: Alors, le débat est clos.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions, messieurs?

S'il n'y a pas d'autres questions sur cet aspect du sujet... Nous aurons une réunion du comité de direction après la suspension de la séance. Aimerez-vous que nous levions maintenant la séance?

M. AIKEN: Il y a une correction à apporter à la page 32, fascicule 6 du compte rendu des délibérations du Comité. Il s'y trouve une série de questions que j'ai posées et qui ont été inscrites au nom de M. Pitman. Je le mentionne pour que le compte rendu soit exact et pour qu'à l'avenir on ne tienne pas rigueur de ces questions à M. Pitman, ou encore pour pouvoir m'en attribuer le mérite, si je le désire.

Le PRÉSIDENT: Le comité de direction siégera le lundi matin 10 avril, pour déterminer quelles recommandations faire au Comité sur l'audition des témoins. Nous entendrons les observations de *Rio Algom*: ce sera à la réunion du jeudi 13 avril.

A la réunion de mardi, si le Comité est d'accord, nous pourrions nous occuper des filiales et, comme on l'a dit précédemment, cela ne vous empêchera aucunement d'entendre témoigner M. Gilchrist. Nous sommes convenus de cela.

M. McLLRAITH: Le comité de direction décidera peut-être que M. Hees devrait être convoqué pour éclaircir la question que nous avons discutée aujourd'hui.

Le PRÉSIDENT: Le comité de direction présentera mardi ses recommandations au Comité.

De fait, vous savez que vous avez amplement l'occasion de poser des questions au ministre à l'appel de l'ordre du jour.

CHAMBRE DES COMMUNES

Quatrième session de la vingt-quatrième législature

1960-1961

COMITÉ SPÉCIAL

DES

RECHERCHES

Président: M. J. W. MURPHY

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 9

ELDORADO AVIATION LIMITED
NORTHERN TRANSPORTATION COMPANY LIMITED

SÉANCE DU JEUDI 13 AVRIL 1961

“ TÉMOIN :

M. W. M. Gilchrist, président de l'Eldorado Mining and Refining Limited

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1961

24888-0-1

1960-1961

COMITÉ SPÉCIAL

DES

RECHERCHES

COMITÉ SPÉCIAL DES RECHERCHES

Président: M. J. W. Murphy

Vice-Président: M. C. A. Best

et MM.

Aiken
Baldwin
Batten
Bissonnette
Bourget
Brunsden

Coates
Drysdale
Dumas
Forgie
Godin
Horner (*Jasper-Edson*)

Martel
McIlraith
Nielsen
Payne
Pitman
Stewart

Le secrétaire du Comité,
J. E. O'Connor.

NORTHERN TRANSPORTATION COMPANY LIMITED
ELDORADO AVIATION LIMITED

SEANCE DU JEUDI 13 AVRIL 1961

TÉMOIN

M. W. M. Gilchrist, président de l'Eldorado Mining and Refining Limited

PROCES-VERBAL ORDRE DE RENVOI

MARDI 11 avril 1961.

Il est ordonné—Que les noms de MM. Brunsdon, Payne et Drysdale soient substitués à ceux de MM. Smith (*Simcoe-Nord*), Browne (*Vancouver-Kingsway*) et Thompson, respectivement, sur la liste des membres du comité spécial des recherches.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
LÉON-J. RAYMOND.

Aussi présents: De l'Eldorado Mining and Refining Limited, M. R. C. Powell, secrétaire.

Le président souhaite la bienvenue à des représentants de la famille et de corps des étudiants de l'université du Vermont, qui sont de passage à Ottawa et qu'intéresse l'activité des comités parlementaires.

Le président annonce que le sous-comité du programme et de la correspondance a décidé à l'unanimité, lors d'une réunion qu'il a tenue le mercredi 5 avril, de dinéer la suite des délibérations sur l'Eldorado Mining and Refining Limited et, de façon générale, la question de l'aviation, ce qui marque la terminée des présentes négociations de la mission canadienne au Canada du Royaume-Uni. Il ajoute que le sous-comité a étudié la proposition faite par le ministre du Commerce, le chef de l'opposition et l'honorable Robert Winter, soient convoquer par le Comité, et l'a rejetée.

Sur la proposition de M. Drysdale, qu'appuie M. Nielsen, le Comité approuve le rapport du sous-comité du programme et de la correspondance. Les faits consignés au procès-verbal, sont les suivants: AFFIRMATIFS: Adam, Mac Brunsdon, Drysdale, Martel, Nielsen, Payne, Stewart (8); NÉGATIFS: Brown, McIlraith, Pitman (3).

Des exemplaires du rapport annuel de l'Eldorado Mining and Refining Limited et des filiales dont elle est l'unique propriétaire, Eldorado Aviation Limited et Northern Transportation Company Limited, pour l'année 1960, sont distribués aux membres du Comité.

M. Gilchrist répond à des questions qui ont été posées à des résidents auérieures du Comité; il est interrogé au sujet de l'exploitation et des lignes de conduite de l'Eldorado Aviation Limited.

M. Gilchrist dépose sur le bureau des documents qui seront insérés en appendice au compte rendu des délibérations de leur, savoir:

1. Lettre adressée à Price, Waterhouse & Company, dans laquelle l'Eldorado Mining and Refining Limited demande l'analyse d'actes de Pacific Western Air Lines Limited, au sujet de services aériens assurés par Eldorado Aviation Limited. (Voir appendice «A».)
2. Rapport résumant l'appréciation d'une proposition de Pacific Western Air Lines Limited au sujet de services aériens assurés par Eldorado Aviation Limited, septembre 1960. (Voir appendice «B».)
3. Rapport principal sur la proposition de Pacific Western Air Lines Limited, au sujet de services aériens assurés par Eldorado Aviation Limited, septembre 1960. (Voir appendice «C».)

ORDRE DE RENVOI

MARDI 11 AVRIL 1961

Il est ordonné—Que les noms de MM. Brunson, Payne et Drysdale soient substitués à ceux de MM. Smith (Simcoe-Nord), Browne (Yancona-Kinga-roy) et Thompson, respectivement, sur la liste des membres du comité spécial des recherches.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
LÉON J. RAYMOND

COMITÉ SPÉCIAL DES RECHERCHES

Président: M. J. W. Murphy

Vice-Président: M. C. A. Best

et MM.

Aiken	Coates	Martel
Baldwin	Drysdale	McIlraith
Batten	Dumas	Nielsen
Bissonnette	Forgie	Payne
Bourget	Godin	Pitman
Brunson	Hörner (Jasper-Edson)	Stewart

Le secrétaire du Comité,
J. E. O'Connor.

PROCÈS-VERBAL

JEUDI 13 avril 1961.

(8)

Le Comité spécial des recherches se réunit à 10 h. 04 du matin, sous la présidence de M. J. W. Murphy.

Présents: MM. Aiken, Baldwin, Batten, Best, Bissonnette, Brunnsden, Drysdale, Forgie, McIlraith, Martel, Murphy, Nielsen, Payne, Pitman et Stewart. (15)

Aussi présents: De l'*Eldorado Mining and Refining Limited*: M. W. M. Gilchrist, président, et M. R. C. Powell, secrétaire.

Le président souhaite la bienvenue à des représentants de la faculté et du corps des étudiants de l'université du Vermont, qui sont de passage à Ottawa et qu'intéresse l'activité des comités parlementaires.

Le président annonce que le sous-comité du programme et de la procédure a décidé à l'unanimité, lors d'une réunion qu'il a tenue le mercredi 12 avril, de différer la suite des délibérations sur l'*Eldorado Mining and Refining Limited* et, de façon générale, la question de l'uranium jusqu'à ce que soient terminées les présentes négociations de la mission commerciale du Canada au Royaume-Uni. Il ajoute que le sous-comité a étudié la proposition portant que le ministre du Commerce, le chef de l'opposition et l'honorable Robert Winters soient convoqués par le Comité, et l'a rejetée.

Sur la proposition de M. Drysdale, qu'appuie M. Nielsen, le Comité approuve le rapport du sous-comité du programme et de la procédure. Les votes, consignés au procès-verbal, sont les suivants: AFFIRMATIFS: Aiken, Best, Brunnsden, Drysdale, Martel, Nielsen, Payne, Stewart (8); NÉGATIFS: Forgie, McIlraith, Pitman (3).

Des exemplaires du rapport annuel de l'*Eldorado Mining and Refining Limited* et des filiales dont elle est l'unique propriétaire, *Eldorado Aviation Limited* et *Northern Transportation Company Limited*, pour l'année 1960, sont distribués aux membres du Comité.

M. Gilchrist répond à des questions qui ont été posées à des réunions antérieures du Comité; il est interrogé au sujet de l'exploitation et des lignes de conduite de l'*Eldorado Aviation Limited*.

M. Gilchrist dépose sur le bureau des documents qui seront imprimés en appendice au compte rendu des délibérations du jour, savoir:

1. Lettre adressée à *Price, Waterhouse & Company*, dans laquelle l'*Eldorado Mining and Refining Limited* demande l'analyse d'offres de *Pacific Western Air Lines Limited*, au sujet de services aériens assurés par *Eldorado Aviation Limited*. (Voir appendice «A».)
2. Rapport résumant l'appréciation d'une proposition de *Pacific Western Air Lines Limited* au sujet de services aériens assurés par *Eldorado Aviation Limited*, septembre 1960. (Voir appendice «B».)
3. Rapport principal sur la proposition de *Pacific Western Air Lines Limited*, au sujet de services aériens assurés par *Eldorado Aviation Limited*, septembre 1960. (Voir appendice «C».)

4. Sommaire et rapport concernant une étude des aspects financiers de la proposition révisée de *Pacific Western Air Lines Limited*, au sujet de services aériens assurés par *Eldorado Aviation Limited*, février 1961. (Voir appendice «D».)
5. Exposé de l'*Eldorado Mining and Refining Limited*, au sujet d'*Eldorado Aviation Limited*, mars 1961. (Voir appendice «E».)

M. Gilchrist est interrogé au sujet des offres d'achat reçues de *Pacific Western Air Lines Limited* et de l'analyse présentée par *Price, Waterhouse & Co.*

Il est décidé—Que l'examen de l'*Eldorado Aviation Limited* soit différé jusqu'à ce que le président de la société puisse comparaître au Comité, et que le comité de direction examine l'à-propos d'inviter le secrétaire de la Commission des transports aériens et le président de *Pacific Western Air Lines Limited* à comparaître au Comité.

On dépose sur le bureau un double du permis accordé par la Commission des transports aériens à *Eldorado Aviation Limited*, dont on ordonne l'impression en appendice au compte rendu des délibérations du jour. (Voir appendice «F».)

Le Comité aborde l'examen des programmes et de l'activité de la *Northern Transportation Company Limited*; M. Gilchrist, qui est aussi président de cette société, est interrogé.

A midi, le Comité s'ajourne au mardi 18 avril 1961, à 11 heures du matin.

Le secrétaire du Comité,
J. E. O'Connor.

TÉMOIGNAGES

JEUDI 13 avril 1961.

10 heures du matin

Le PRÉSIDENT: Messieurs, avant que nous commençons les travaux réguliers du Comité, j'aimerais ce matin, au nom du Comité, souhaiter la bienvenue à plusieurs membres de la faculté de l'Université du Vermont, État voisin ami, qui ne pouvait se rapprocher davantage de nous à moins de faire partie du Canada. Nous les accueillons avec joie. Je désire assurer les membres de la faculté que nous les accueillons ici, ce matin, avec une grande sincérité.

Je dirai en passant que notre Comité est un des comités du Parlement. La constitution de notre Parlement est assez différente de celle du Congrès des États-Unis. Le Comité qui siège ici ce matin est le Comité des recherches. Il fait enquête sur les programmes et le fonctionnement du Conseil national de recherches—vous avez aux États-Unis un organisme semblable—et aussi sur les programmes et l'exploitation de l'*Atomic Energy Company of Canada* et l'*Eldorado Mining and Refining*, cette dernière s'occupant des progrès réalisés dans l'affinage de l'uranium et servant d'intermédiaire pour la vente de presque tous nos produits d'uranium.

J'aimerais signaler ici que nos ministres sont élus. C'est là une des grandes différences qui existent entre le régime parlementaire du Canada et le régime parlementaire des États-Unis. Notre régime se modèle assez bien sur celui de Westminster. Chaque ministre de la Couronne est un représentant élu du peuple, au lieu d'être nommé par le premier ministre ou par le Parlement. Dans votre pays, le ministre est désigné par le président, assisté de ses conseillers.

La Chambre des communes est dispensée d'une bonne partie du travail grâce à l'étude que font les divers comités des prévisions budgétaires des différents ministères de l'État. Ces comités sont appelés des comités spéciaux. Ils remplissent précisément le mandat que leur confère le Parlement. Bien entendu, les comités s'en tiennent aux conditions de leur mandat et, d'ordinaire, ils étudient le fonctionnement d'un ministère particulier de l'État. Dans le présent cas, nous examinons le fonctionnement et les programmes des sociétés précitées.

On vient de vous remettre un tableau des sièges à la Chambre des communes et, si j'ai bien compris, vous serez les hôtes de la Chambre cet après-midi, à deux heures et demie. J'espère que vous serez ici assez tôt pour voir l'entrée de l'Orateur, cérémonial dont nous sommes très fiers. Le défilé commence à 2 h. 25 cet après-midi. Vous pouvez le voir juste à la porte principale. Je pense que la cérémonie est très impressionnante. C'est une chose qu'on ne voit pas, sauf à Westminster, en Angleterre. Des dispositions seront prises pour vous faire asseoir à la tribune des députés; vous pourrez donc voir facilement les formalités d'ouverture de la Chambre, formalités qui diffèrent assez de celles de Washington ou de l'Assemblée législative d'un état. Nous vous manderons au greffier de vous distribuer ces tableaux des sièges et j'espère qu'avant de revenir, vous visiterez la bibliothèque et la Tour de la Paix et vous y procurerez, pour la rapporter chez vous, la brochure qui vous fournit des renseignements essentiels, renseignements intéressants pour tous les étudiants d'université.

Le Sénat ne siégera pas avant la semaine prochaine, mais vous aurez l'occasion de voir la Chambre du Sénat.

Je termine en vous disant les bienvenus au comité, ainsi qu'à la Chambre des communes, et en souhaitant que votre visite à Ottawa, soit non seulement intéressante mais encore très instructive.

Messieurs, le comité de direction s'est réuni hier et il a été entendu que nous interrogerions M. Gilchrist ce matin au sujet des filiales de l'*Eldorado*, l'*Eldorado Aviation Limited* et la *Northern Transportation Company Limited*. Je vous signale que vous aurez plus tard l'occasion d'interroger M. Gilchrist et d'autres sur le programme et le fonctionnement de l'*Eldorado*, selon les attributions du comité.

On a jugé souhaitable, en attendant le retour au Canada de notre mission commerciale au Royaume-Uni, de différer la suite des délibérations sur l'*Eldorado*.

Si cette entente vous convient, aimeriez-vous que nous passions à l'*Eldorado Aviation Limited* ou à la *Northern Transportation*?

M. McILRAITH: Monsieur le président, j'accepte volontiers que nous nous occupions des deux filiales, mais il y a une autre partie de vos remarques que je n'ai pas bien comprise. Il y avait au sujet de l'*Eldorado*, à la fin de la dernière réunion, des questions pendantes auxquelles devait répondre M. Gilchrist.

Le PRÉSIDENT: Si j'ai bonne mémoire, on pourrait répondre à ces questions quand nous reprendrions les délibérations au sujet de l'uranium.

M. McILRAITH: Il me semble que ces questions ne nuiraient aucunement aux négociations qui se poursuivent et je me demandais pourquoi...

Le PRÉSIDENT: Cela ne prendra qu'un moment, si le Comité le désire.

M. Gilchrist pourrait répondre aux deux questions dont vous parlez, monsieur McIlraith.

M. McILRAITH: L'autre point était celui-ci: le comité de direction devait examiner la question de l'audition du ministre et nous faire rapport.

Le PRÉSIDENT: Nous en avons parlé: l'opportunité ou la nécessité de convoquer le ministre du Commerce, M. Pearson, chef de l'opposition, et M. Robert Winters, qui était membre du gouvernement sortant et qui est maintenant président de *Rio Tinto*. Les membres du comité de direction ont décidé à l'unanimité que la convocation de l'un ou de l'autre d'entre eux ne servirait aucune fin utile.

M. McILRAITH: Monsieur le président, je veux établir avec clarté qu'à mon avis le ministre du ministère responsable, ou le ministre auquel l'*Eldorado* est comptable, est obligé de venir ici, comme cela s'est toujours fait dans le passé. Les ministres viennent d'ordinaire au début des séances du Comité, à juste titre, et s'excusent de ne pouvoir assister à toutes les réunions. Dans le présent cas, la situation est des plus extraordinaires. Nous sommes saisis d'une question très grave, au sujet de laquelle il y a beaucoup de confusion. La confusion tient surtout à des renseignements qui découlent, entre autres choses, de déclarations directes du ministre intéressé. Si nous n'entendons pas le ministre développer et exprimer ses déclarations, qu'il a formulées à la Chambre des communes, alors qu'il ne pouvait fournir que de courtes réponses, c'est très grave et le Comité n'observe certainement pas les prescriptions de son mandat, qui lui commandent d'étudier ce sujet. Je ne comprends pas du tout pourquoi, tout d'abord, le ministre n'est pas ici, pourquoi il nous faut même songer à le convoquer et pourquoi il n'est pas parmi nous, conformément à la pratique ordinaire. S'il n'est pas ici conformément à la pratique ordinaire, le Comité, selon les convenances, a droit à une explication de la part du ministre.

Le PRÉSIDENT: Avant que vous posiez une question...

M. McILRAITH: La question me préoccupe beaucoup car, à mon avis, le Comité ne peut remplir sa tâche sans obtenir des éclaircissements du ministre

sur ces points. Dans l'ensemble, si l'on excepte des précisions sur une ou deux questions complexes, nous avons obtenu les témoignages que nous pouvions raisonnablement attendre, sous réserve de certains développements de la part des représentants de la société dont il s'agit.

Le PRÉSIDENT: Avant que vous posiez une question, monsieur Nielsen, j'aimerais faire remarquer à M. McIlraith qu'il a été président du Comité de 1949 jusqu'en 1957, et que je ne me rappelle pas que M. Howe ait jamais comparu devant le Comité soit au début, soit au cours des séances, soit à la fin. Il occupait un poste comparable au poste du ministre dont vous parlez présentement, et je veux simplement que la chose soit claire et qu'elle soit consignée dans le compte rendu.

M. McILRAITH: Est-ce que quelqu'un a jamais demandé qu'il vienne?

Le PRÉSIDENT: Vous avez dit que le ministre venait toujours. Vous avez fait une assertion qui est absolument fausse.

M. McILRAITH: Le ministre ou son adjoint parlementaire est toujours venu.

Le PRÉSIDENT: Le ministre n'est jamais venu. Je tiens à rappeler qu'il n'est jamais venu et que vous étiez président dans le temps.

M. NIELSEN: Je veux simplement signaler que M. McIlraith ne parle certainement pas au nom de tous les membres du Comité. En ce qui me concerne, il n'y a pas de confusion à cet égard, sauf celle que M. McIlraith lui-même a suscitée.

Deuxièmement, j'approuve la décision du comité de direction, qui veut que la convocation du ministre à l'heure actuelle ne peut servir aucune fin utile, car nous avons fouillé la question tant ici, au Comité, qu'à la Chambre des communes. Il ne fait pas de doute qu'un interrogatoire plus poussé, dans le sens des questions de M. McIlraith et d'autres entendues avant le congé de Pâques, ne ferait que nuire aux négociations qui se poursuivent présentement au Royaume-Uni.

M. BEST: Monsieur le président, j'ai demandé que M. Pearson compare, et je ne dirais pas qu'il n'existe aucune confusion. Je crois qu'il existe effectivement de la confusion à ce sujet, du moins dans l'esprit de M. Pearson, et j'ai demandé qu'il compare au Comité. Cependant, à titre de membre du sous-comité, j'ai consenti à renoncer à cette idée.

Le PRÉSIDENT: Très bien, messieurs.

M. McILRAITH: Monsieur le président, si je peux poursuivre, on a dit qu'il n'y a pas de confusion. Eh bien, je tiens à donner lecture en entier, de la question de M. Drysdale telle qu'elle a paru le 6 mars. Je le répète, je ne sais pas où nous allons. Est-ce que nous abordons toute la question des approvisionnements d'uranium?

M. BEST: On a dit que nous pourrions revenir un peu plus tard à cette question.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, en toute justice pour chacun, je ne commenterai pas l'opinion des divers membres du Comité, mais je pense que nous pourrions fort bien épargner du temps. Je vous ai donné les grandes lignes de notre programme et les raisons qui le motivent. Si vous le voulez bien, nous allons maintenant passer à l'*Eldorado Aviation Limited*. M. Gilchrist est ici et les remarques que vous-même, Monsieur McIlraith, ou d'autres, voudrez faire sur l'uranium à la suite du témoignage qui a été rendu précédemment, pourront être formulées plus tard, quand nous reprendrons les délibérations sur l'uranium. Nous aurons alors parmi nous des représentants du travail et, si je comprends bien, ils viendront de la Chambre de commerce d'Elliot-Lake. Je crois qu'ils aimeraient faire un exposé. Nous aurons donc plusieurs réunions ayant trait à l'*Eldorado* et vous aurez alors l'occasion d'examiner tous les aspects de la question. Je n'ai pas fait trop de restrictions, comme vous le savez tous.

M. MCILRAITH: Monsieur le président, ce n'est pas de cela que je parlais. Si j'ai bien compris, vous faisiez rapport de la proposition que le comité de direction soumet au comité qui doit décider de l'accepter ou de la rejeter. A partir de là, j'ai soulevé une question sur une partie du rapport du comité de direction, qui ne me paraît pas acceptable, à moi, individuellement, comme membre du Comité: cette partie du rapport du comité de direction où l'on dit que le ministre ne s'est pas présenté au Comité. Voilà quelque chose sur quoi je veux que le Comité vote, car le rapport du comité de direction doit être approuvé par le Comité avant de déterminer une action quelconque.

Deuxièmement, je veux qu'il soit bien entendu que, pour moi, il y a sur ce point une obscurité qui doit être dissipée. Nous avons le droit d'être renseignés, et la seule source dont peuvent venir des éclaircissements (il peut y en avoir d'autres et, s'il y en a, j'aimerais que les membres du Comité les signalent) c'est le ministre du Commerce. Je suis très étonné qu'il ne soit pas venu de lui-même étant donné la confusion évidente. Je considère l'absence du ministre au sein du Comité comme une clôture des plus brutales imposée par le gouvernement.

M. DRYSDALE: Absurdité!

M. MCILRAITH: Je n'ai aucune honte à ce sujet. Ce que je dis est parfaitement admissible et j'aimerais qu'on fasse consigner le vote du Comité sur cette partie-là du rapport du comité de direction.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. A mon avis, c'est pour le moins prématuré. Vous avez dit qu'en ce moment, nous sommes prêts à étudier la question des deux filiales de l'*Eldorado*; vous avez dit aussi que nous aurons de nouveau l'occasion d'examiner ces questions, que nous ne les discutons pas présentement parce que nous ne voulions pas nuire aux négociations qui se poursuivent au Royaume-Uni relativement à la situation de l'uranium. Monsieur McIlraith, je pense que, si vous réserviez vos objections pour le moment où nous étudierons de nouveau le sujet, il sera alors temps d'en parler. Vous nous demandez de décider maintenant d'une chose que nous examinerons plus tard. Votre motion est donc prématurée et, à mon avis, nous ne devrions pas la discuter ou la mettre aux voix en ce moment.

M. MCILRAITH: Monsieur le président, il semble y avoir un léger malentendu sur un point. Si j'ai bien compris votre rapport, M. Hees ne doit pas être convoqué, et que vos remarques au sujet de l'*Eldorado*, dont nous devons reprendre plus tard l'examen, visaient seulement l'*Eldorado*. C'est ainsi que j'ai interprété votre rapport. Remarquez bien que je ne me suis pas opposé à la partie qui avait trait à l'*Eldorado*.

M. DRYSDALE: Il sera temps de soulever cette question quand nous y reviendrons.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons eu amplement l'occasion de discuter à fond le rapport du comité de direction. Les membres du Comité qui étaient présents à la réunion d'hier sont ici. La CCF était représentée, M. Batten était là, au nom du parti libéral, et il y avait trois personnes, je pense, du parti du gouvernement. Le comité de direction a décidé à l'unanimité, comme je l'ai dit il y a un moment, que la convocation de M. Hees serait pratiquement inutile. Nous avons jugé qu'il n'y avait pas de confusion, que la question avait été entièrement éclaircie. La convocation de M. Pearson, le chef respecté du parti, ne servirait aucune fin utile. La convocation de M. Winters, qui était membre du gouvernement lors de la conférence des Bermudes, en 1957, et qui est aujourd'hui président de *Rio Tinto*, serait également inutile. Dans le passé, le Comité s'est efforcé de rester au-dessus de toute considération de petite politique. Nous ne voulions pas embarrasser M. Pearson. Nous l'avons dit très nettement, et je crois que la convocation du ministre ne servirait aucune fin

utile, ce dont nous avons convenu hier. Voici donc la motion qui sera mise aux voix: que nous commencions ce matin l'examen des filiales de l'*Eldorado*; l'*Eldorado Aviation Limited* et la *Northern Transportation Company Limited*.

M. McILRAITH: Ai-je bien compris votre exposé de la difficulté, dans la toute dernière de vos remarques: que la seule chose qui sera mise aux voix est la décision d'aborder ou non ce matin ces autres questions et aucunement la convocation du ministre?

Le PRÉSIDENT: C'est la décision que le Comité a prise hier.

M. McILRAITH: C'était de comprendre la fin de vos remarques qui était difficile. Je n'ai pu entendre, car il y a eu une interruption.

Le PRÉSIDENT: Il était dit que la convocation du ministre du Commerce, du chef de l'Opposition ou de M. Winters ne servirait aucune fin utile.

M. McILRAITH: Nous allons voter sur cette question? J'avais l'intention d'acquiescer à l'examen des deux filiales, mais je m'oppose entièrement à la décision de ne pas convoquer M. Hees.

M. NIELSEN: On pourra soulever la question de nouveau, monsieur le président, quand nous reprendrons les délibérations sur le sujet.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous devons mettre aux voix le rapport du comité de direction, vu qu'il y a divergence d'opinion.

M. PITMAN: Question de privilège, j'aimerais me reporter aux remarques suivant lesquelles la CCF n'était pas représentée. Je suis arrivé lundi matin, escomptant une réunion, et la CCF n'a pas été informée de la chose. Malheureusement, je n'ai pu être ici. Je veux simplement rectifier ces remarques.

Le PRÉSIDENT: C'est très bien.

M. FORGIE: Puis-je proposer que nous passions à la première recommandation provisoire du conseil, savoir: que nous fassions l'étude des filiales et remettons la décision sur les autres questions jusqu'à ce que nous ayons réglé les autres affaires. Alors, l'une des objections posées, soit que l'étude pourrait nuire aux négociations qui se poursuivent outre-mer, pourra s'être dissipée, et nous pourrions à ce moment-là examiner la question.

Le PRÉSIDENT: Est-ce le désir du Comité?

Assentiment.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous accepter le rapport du comité de direction?

M. BRUNSDEN: Nous avons parlé de confusion, et je dois avouer que je ne comprenais pas très bien, n'étant pas présent à la dernière réunion. J'aimerais qu'on me définisse clairement le rapport du comité de direction.

Le PRÉSIDENT: Je viens de le donner, deux fois.

M. BRUNSDEN: Il ne concerne aucunement les délibérations sur l'uranium?

M. NIELSEN: Un membre du comité de direction voudrait-il proposer l'adoption du rapport?

M. DRYSDALE: Je propose l'adoption du rapport.

M. NIELSEN: J'appuie la proposition.

A main levée, le rapport est adopté.

M. McILRAITH: Les noms seront-ils consignés?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. AIKEN: Est-ce la procédure régulière? Que je sache, il n'y a pas de procédure pour l'enregistrement des voix.

M. McILRAITH: Aux Affaires des anciens combattants...

M. AIKEN: Peu m'importe ce qu'on a fait aux Affaires des anciens combattants.

M. McILRAITH: Nous abrègerons peut-être les délibérations en signalant que j'ai demandé qu'on consigne le vote et en nous arrêtant là. J'ai demandé que les noms des votants soient consignés.

M. NIELSEN: Ne pouvons-nous maintenant commencer l'examen de l'*Eldorado Aviation*?

M. McILRAITH: Non, on doit donner des réponses. N'a-t-on pas convenu que deux réponses doivent être données, deux réponses à des questions que j'ai posées?

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous faire déposer ces questions ou les faire lire?

M. McILRAITH: Je veux qu'elles soient lues. Il fallait simplement donner des précisions que M. Gilchrist n'avait pas.

M. GILCHRIST: La question était celle-ci:

Quel était l'intervalle minimum entre les lettres d'intention et le document officiel dans les négociations antérieures avec le Royaume-Uni?

M. BEST: C'était ma question.

M. GILCHRIST: Voici la réponse:

Dans les négociations avec les mines et avec les États-Unis, de nombreuses lettres d'intention ont été écrites et, dans certains cas, les documents officiels ont été rédigés en moins de quelques semaines.

Toutefois, dans le cas du premier contrat avec le Royaume-Uni, on n'a jamais écrit de lettre d'intention. Des entretiens qui ont duré plusieurs mois ont eu lieu à Ottawa et à Washington. La Commission de l'énergie atomique des États-Unis était partie à ces entretiens, vu qu'il s'agissait de détourner de l'uranium destiné aux États-Unis aux termes d'un contrat. De nombreuses lettres ont été écrites, mais nulle n'était une lettre d'intention. Dans la dernière lettre, l'accord étant conclu, des documents officiels ont été élaborés et signés immédiatement.

Dans le cas du deuxième contrat du Royaume-Uni, les premiers entretiens embrassaient une quantité d'uranium qui a été en définitive divisée en deux quantités, savoir: les 5,000 tonnes et les 12,000 tonnes présentement en cause. Le total des 17,000 tonnes a fait l'objet d'une lettre d'intention portant la date du 29 mars 1957. La portion de 5,000 tonnes était visée par un document officiel portant la date du 21 février 1956.

Le PRÉSIDENT: Il y a une deuxième question.

M. GILCHRIST: On a demandé le 28 mars les dates des lettres échangées avec le Royaume-Uni qui concernaient de notre part l'obligation de vendre, et de la part du Royaume-Uni, l'obligation d'acheter, les 24 millions de livres d'U³O⁸.

Voici la réponse:

<i>Eldorado</i> à U. K. Authority	29 mars 1957
U. K. Authority à <i>Eldorado</i>	18 avril 1957
<i>Eldorado</i> à U. K. Authority	27 avril 1957
U. K. Authority à <i>Eldorado</i>	10 mai 1957
<i>Eldorado</i> à U. K. Authority	14 mai 1957
U. K. Authority à <i>Eldorado</i>	27 mai 1957

M. McILRAITH: Il y a eu une autre question, formulée de façon légèrement différente. La substance semble se trouver en grande partie dans la réponse qui vient d'être donnée. On demandait les dates de la correspondance dans laquelle les lettres d'intention et les lettres d'acceptation étaient mentionnées.

M. GILCHRIST: Il est répondu à cette question dans ces données.

M. McILRAITH: Rien ne l'indique dans ces réponses. Je suppose que ce sont toutes les lettres en cause, mais rien n'indique quelle est la lettre d'acceptation. Pouvez-vous donner ce renseignement.

M. GILCHRIST: Vous voulez dire la date de la lettre d'acceptation, précisément?

M. McILRAITH: Oui.

M. GILCHRIST: Nous n'avons pu obtenir l'assentiment du Royaume-Uni au dépôt de la correspondance en cause. Toutefois, les dates fournies sont les dates des lettres dans lesquelles était englobé l'accord visant l'achat et la vente des 24 millions de livres.

M. McILRAITH: Il y a une série de lettres. Dois-je comprendre que toute la série est comprise dans cela? Est-ce une supposition juste?

M. GILCHRIST: Toute la série est comprise. Il y avait certains points, sur lesquels nous voulions des éclaircissements et auxquels ces lettres répondaient.

M. McILRAITH: De sorte que nous devrions prendre...

M. GILCHRIST: Vous devez prendre toute la série pour englober...

M. McILRAITH: L'intention et l'acceptation.

M. GILCHRIST: Pour englober l'accord.

M. McILRAITH: Il y a encore une question, et je ne crois pas qu'elle vous a été posée directement. Je ne l'ai pas vérifiée de nouveau ce matin. Si la question ne vous a pas été posée directement, vous voudrez peut-être différer la réponse. Je veux savoir, si vous la connaissez, la date à laquelle la lettre d'intention et d'acceptation ou d'accord, quel qu'en soit le nom, l'arrangement définitif, le contrat final, a été communiqué au gouvernement.

Le PRÉSIDENT: Monsieur McIlraith, vous devez certainement savoir que c'est un sujet sur lequel il faudrait obtenir le consentement du gouvernement du Royaume-Uni.

M. McILRAITH: Ce n'est pas du tout ma question.

Le PRÉSIDENT: Vous parlez des dates des lettres d'intention et d'acceptation.

M. McILRAITH: Non, le témoin a répondu à cela. Ce que je demande maintenant, c'est la date à laquelle l'*Eldorado* a communiqué ce renseignement ou ce contrat au gouvernement. A la Chambre des communes, il a été question d'une lettre du 26 juin 1957, par exemple, et autant que je sache rien ne nous révèle quand l'*Eldorado* a communiqué la nouvelle de ce contrat au gouvernement. Ce renseignement existe-t-il? L'avez-vous ici?

M. GILCHRIST: Je prends note de la question. Nous n'avons aucun registre —du moins je n'ai pas eu l'occasion de fouiller les registres pour le voir—qui nous rappelle à quelle date nous avons informé le bureau du ministre que nous avons reçu une lettre décisive au sujet de cet accord. Mais je vais chercher.

M. McILRAITH: Je veux vous signaler qu'on mentionne dans le *hansard* une lettre du 26 juin. S'agit-il ou non de la communication dont je parle? Je n'en sais rien. La mention est formulée d'une façon légèrement différente.

M. AIKEN: Je suppose que la réponse à cette question sera assujétie à la règle ordinaire? Le renseignement peut-être de nature confidentielle.

Le PRÉSIDENT: M. Gilchrist le sait. Êtes-vous prêts, maintenant, messieurs?

M. Gilchrist, vous êtes président de l'*Eldorado Aviation*?

M. GILCHRIST: Non, c'est M. Caywood qui est le président.

M. NIELSEN: Est-il ici, monsieur le président?

M. GILCHRIST: M. Caywood n'est pas bien; il est en congé. J'ai demandé à votre président la permission de le représenter ici.

M. NIELSEN: Personnellement, j'aimerais interroger M. Caywood. Combien de temps sera-t-il absent?

M. GILCHRIST: Il sera absent au moins dix jours encore, peut-être deux semaines. Il est présentement en Californie.

M. BEST: Il serait peut-être préférable que nous nous occupions de l'autre société? Plus tard, M. Nielsen pourrait poser une question.

M. NIELSEN: Je pourrais peut-être obtenir des réponses de M. Gilchrist, mais je déplore que M. Caywood ne soit pas ici.

Le PRÉSIDENT: Quel est le vœu du Comité? Que nous commençons? Il était entendu que nous commencerions par l'*Eldorado Aviation Limited*.

M. NIELSEN: Je me demande si je peux demander à M. Gilchrist de donner quelques détails sur l'étendue de l'exploitation de l'*Eldorado Aviation Limited*. Le rapport annuel ne nous donne pas une idée précise des fonctions de cette société aérienne, de l'étendue de l'exploitation de l'*Eldorado Aviation Limited*.

M. GILCHRIST: C'est exposé complètement dans le mémoire que j'ai présenté au début des délibérations. Je doute pouvoir développer ce qu'on y dit. Les chiffres, l'historique et le progrès de l'exploitation sont indiqués très au complet.

M. NIELSEN: Êtes-vous en mesure de dire si l'*Eldorado Aviation Limited* mute le personnel à l'exploitation des mines et réciproquement?

M. GILCHRIST: En peu de mots, l'*Eldorado Aviation* est la division de service de l'*Eldorado Mining* dans son exploitation minière, ainsi que de la *Northern Transportation Company*. Elle s'occupe du transport du personnel et des approvisionnements de la base aérienne de la société à Edmonton jusqu'à des endroits dispersés dans tout le bassin du Mackenzie. Voilà en peu de mots la fonction de l'*Eldorado Aviation Company*. Elle déploie son activité sous l'autorité d'un permis de classe 5, délivré par la Commission des transports aériens et qui restreint l'activité de la société aux services rendus à l'*Eldorado Mining and Refining Limited* et à l'autre filiale de celle-ci, la *Northern Transportation Company Limited*.

M. NIELSEN: Le personnel est transporté par la société aérienne. Pouvez-vous nous dire si les femmes et les familles du personnel sont transportées par la société aérienne?

M. GILCHRIST: Les femmes et les familles des employés affectés aux mines et de ceux de la *Northern Transportation Company Limited* postés dans le Nord, sont transportées, aller et retour, par l'*Eldorado Aviation Limited*. Il y a un congé annuel au cours duquel la famille peut au complet partir de la maison et y revenir. Si, pour des raisons de commisération ou de santé, il est nécessaire qu'un des membres de la famille d'un employé s'absente durant l'année, l'*Eldorado Aviation Limited* le transporte.

M. NIELSEN: Est-ce que la société exige des frais pour ce service, soit aux membres du personnel, soit aux personnes à leur charge?

M. GILCHRIST: D'après les conditions d'emploi, si l'employé demeure au service de la société pendant un an, il n'y a pas de frais. Si l'employé reste en service pendant six mois seulement, on exige les frais de transport dans un sens. S'il demeure en service moins de six mois, on exige les frais de transport aller et retour.

M. NIELSEN: Cela comprend-il les frais pour la famille et les personnes à sa charge?

M. GILCHRIST: Oui, si, dans les circonstances, la famille et les personnes à charge ont été amenées; d'habitude, cependant, si l'employé est là depuis moins de six mois, la famille n'a pas été amenée.

M. NIELSEN: Est-ce que l'*Eldorado Aviation Limited* publie un tarif de ces frais à l'intention de la Commission des transports aériens?

M. GILCHRIST: Le permis ne nous y oblige pas.

M. NIELSEN: Qu'est-ce alors qui autorise l'*Eldorado Aviation Limited* à exiger des frais pour le transport aérien de passagers?

M. GILCHRIST: Si vous examinez le permis de classe 5, vous constaterez que c'est l'*Eldorado Mining and Refining Limited* qui exige les frais des services rendus par l'*Eldorado Aviation Limited*, filiale dont la première société a l'entière propriété. Tel est l'accord.

M. NIELSEN: Dois-je donc comprendre que l'*Eldorado Aviation Limited* ne détient de la Commission des transports aériens aucune autorisation directe pour imposer des frais aux personnes ainsi transportées par avion?

M. GILCHRIST: C'est juste.

M. NIELSEN: Y a-t-il d'autres sociétés qui offrent des services de transport aérien commerciaux dans la région desservie par l'*Eldorado Aviation Limited*?

M. GILCHRIST: Exactement.

M. NIELSEN: *Pacific Western Air Lines* est dans la région, n'est-ce pas?

M. GILCHRIST: Un certain nombre de sociétés aériennes offrent des services de voyageurs. P.W.A. a une base à Yellowknife, et McMurray a une base à Uranium City.

M. NIELSEN: La *Pacific Western Air Lines* pourrait-elle assurer les mêmes services que l'*Eldorado Aviation Limited*? En ce moment, je limite ma question au transport du personnel. La société *Pacific Western Air Lines* pourrait-elle assurer les services qu'exige votre exploitation?

M. GILCHRIST: Elle pourrait assurer les services mais, jusqu'ici, elle n'a pas prouvé qu'elle peut le faire au même prix.

M. NIELSEN: C'est une question d'opinion. Si je ne me trompe, la société *Pacific Western Air Lines* est d'avis qu'elle pourrait le faire au même prix ou à un prix moindre?

M. GILCHRIST: J'aimerais à ce point-ci déposer deux offres de P.W.A., ainsi que l'analyse qu'en a faite *Price, Waterhouse and Company*, firme de comptables agréés de réputation internationale et nationale, qui a fait à l'occasion de telles analyses.

M. DRYSDALE: Quelle en est la date? Quelle est la période en cause?

M. GILCHRIST: La société P.W.A. a fait la première offre le 4 mai 1960.

M. NIELSEN: Des offres faites à qui?

M. GILCHRIST: Des offres faites à l'*Eldorado*.

M. DRYSDALE: A l'*Eldorado Mining*?

M. GILCHRIST: A l'*Eldorado Mining and Refining Limited*.

M. PAYNE: Aviez-vous demandé qu'on vous fasse une offre?

M. GILCHRIST: Non. La société nous a demandé si elle pouvait en faire une. Le président de la société, M. Springer, est venu me voir à Ottawa et a dit que sa société serait intéressée à prendre en charge notre Division aérienne. Je lui ai dit que, si sa société pouvait assurer le service à meilleur marché, c'est-à-dire à notre avantage du point de vue pécuniaire, nous prendrions l'offre en considération et serions des mieux disposés; en réalité, il aurait vraisemblablement l'occasion de l'assurer, mais il lui fallait démontrer que le changement nous servirait financièrement. Il a déposé une offre le 4 mai. Le conseil d'administration et moi-même avons jugé que l'offre ne serait pas avantageuse pour nous mais, pour en être certains nous avons eu recours à *Price, Waterhouse and Company*, consultants en ces matières, qui ont analysé les chiffres et nous ont dit que ce ne serait pas à notre avantage.

M. PAYNE: Quel mandat ou quelle requête avait reçu *Price, Waterhouse and Company*, la firme qui a entrepris l'analyse? Quel mandat ou quelles di-

rectives avez-vous données à *Price, Waterhouse and Company* au moment où vous avez demandé à la société d'entreprendre l'étude et de présenter cette analyse et ce rapport?

M. GILCHRIST: J'ai moi-même adressé une lettre à la société, lui demandant d'analyser l'offre de P.W.A.

M. PAYNE: Lui avez-vous imposé des restrictions?

M. GILCHRIST: Aucune.

M. DRYSDALE: Dans le mémoire que vous avez présenté, vous avez dit, comme le rapporte la page 43 (version anglaise):

La compagnie détient, de la Commission des transports aériens, une licence de la catégorie 5 qui l'autorise à assurer des services aériens au prix de revient après contrats avec la compagnie-mère.

Si vous jouissez de cette disposition extraordinaire qu'autorise la Commission des transports aériens et par laquelle la société aérienne n'a qu'à fonctionner au prix de revient, et que vous avez demandé, je présume, à une société de comptable d'apprécier une offre de transporteurs commerciaux, lesquels, je suppose, ne peuvent fonctionner en vertu de telles dispositions et survivre, il me semble un peu ridicule d'essayer d'obtenir une comparaison.

M. GILCHRIST: Voici: la chose nous apparaissait assez élémentaire, mais on nous a dit que la P.W.A. pouvait fonctionner à des prix inférieurs à nos prix de revient, à moins qu'il ne nous en coûte.

M. NIELSEN: Si M. Drysdale le permet, nous pourrions peut-être examiner le terrain avant d'en arriver au principe général. Par exemple, je voulais poser une question sur le transport des marchandises. Est-ce que vous transportez les marchandises ou le personnel et les personnes à sa charge, son mobilier et ses autres effets dans ces régions?

M. GILCHRIST: Nous y transportons le ménage. Il y a une limite de poids.

M. NIELSEN: Et est-ce que vous exigez des frais des membres du personnel pour cela?

M. GILCHRIST: Pas quand nous les amenons.

M. PAYNE: Tandis que nous parlons toujours du rapport, conviendrait-il de poser une question au sujet du rapport de *Price, Waterhouse*, si la suite du débat s'y prête? Est-ce que l'*Eldorado* a jamais demandé que la Commission des transports aériens revoie cette question ou est-ce que la société a soumis à la Commission des transports aériens, pour qu'elle en fasse l'analyse, les questions d'ordre pratique dans le cadre desquelles se présentait le rapport de *Price, Waterhouse*?

M. PAYNE: Tandis que nous parlons toujours du rapport, conviendrait-il de poser une question au sujet du rapport de *Price, Waterhouse*, si la suite du débat s'y prête? Est-ce que l'*Eldorado* a jamais demandé que la Commission des transports aériens revoie cette question ou est-ce que la société a soumis à la Commission des transports aériens, pour qu'elle en fasse l'analyse, les questions d'ordre pratique dans le cadre desquelles se présentait le rapport de *Price, Waterhouse*?

M. GILCHRIST: J'aimerais développer un peu plus cette question. C'était la première demande, du moins la première soumission de la société P.W.A. Elle en a présenté une deuxième après avoir reçu l'analyse de *Price, Waterhouse*. La seconde a été présentée le 13 décembre 1960. Nous avons remis l'analyse de *Price, Waterhouse*, à la société *Pacific Western Air Lines*, ainsi qu'à la Commission des transports aériens.

M. PAYNE: Que déposerez-vous à la Commission des transports aériens?

M. GILCHRIST: L'analyse qu'a faite *Price, Waterhouse*, de l'offre de la société *Pacific Western Air Lines*. Cette dernière société a fait une proposition

à la Commission des transports aériens le 13 décembre 1960. Je priai de nouveau *Price, Waterhouse* d'examiner l'offre; d'après le rapport remis le 21 février 1961, une fois encore, il n'était pas pour nous financièrement avantageux d'accepter cette offre. Or la direction et le conseil d'administration de l'*Eldorado* estimaient que le rapport de *Price, Waterhouse* ne touchait pas tous les éléments, tous les aspects, du problème. Il ne touchait que les aspects auxquels on pouvait attribuer une valeur monétaire précise. Il y avait d'autres aspects, par exemple, la disponibilité des avions et la commodité d'avoir des avions pour transporter l'outillage et les hommes au moment et à l'endroit voulus. Ces considérations ont une valeur certaine pour l'*Eldorado*. Pour tenir compte de ces points, nous avons rédigé notre propre mémoire sur la question; peu après le 1^{er} mars, je le déposais à la Commission des transports aériens, en même temps que la deuxième analyse de *Price, Waterhouse*. La Commission des transports aériens est entièrement au courant du problème et j'aimerais signaler ici que la Commission des transports aériens n'a aucune autorité réelle sur la question. La seule autorité que la Commission des transports aériens peut exercer en cette affaire a trait à la sécurité d'exploitation des avions. En d'autres termes, la Commission des transports aériens doit veiller à ce que l'*Eldorado Aviation* utilise ses avions conformément aux règlements établis.

M. NIELSEN: A mon avis, cela n'est pas tout à fait exact, monsieur Gilchrist. La Commission des transports aériens peut certainement annuler votre charte de classe 5, si elle le veut.

M. GILCHRIST: Elle peut annuler notre charte de classe 5, oui.

M. PAYNE: Ces documents dont vous avez demandé le dépôt sont les deux rapports de *Price, Waterhouse*, et quoi encore?

M. GILCHRIST: Et notre propre analyse.

M. PAYNE: Vous ne déposiez aucun avis ou des transports aériens?

M. GILCHRIST: Non.

Le PRÉSIDENT: Le témoin dépose également les deux offres.

M. PAYNE: Je demanderais qu'on dépose les deux offres.

M. NIELSEN: Comme ces exemplaires sont les seuls, même s'ils sont assez volumineux, je crois bien qu'il serait utile de les annexer au compte rendu. Nous pourrions alors les étudier. Ils peuvent avoir de l'importance.

Le PRÉSIDENT: Assentiment.

M. DRYSDALE: Je me demande si je pourrais faire éclaircir un point. Monsieur Gilchrist, quand vous avez présenté votre demande de permis de la classe 5 à la Commission des transports aériens, y compris le droit d'exécuter les contrats au prix de revient, y a-t-il eu de l'opposition ou des objections de la part d'autres pays?

M. GILCHRIST: Aucune.

M. DRYSDALE: J'aimerais poser une autre question? Vous avez aussi laissé entendre que la Commission des transports aériens vous a conseillé de constituer une société distincte?

M. GILCHRIST: Ce n'est pas la Commission des transports aériens qui l'a conseillé, c'est nous qui l'avons demandé.

M. DRYSDALE: Je veux simplement éclaircir ce point. A la page 43 (version anglaise), on vous fait dire: "

En 1953, après discussion avec la Commission des transports aériens, il a été décidé d'intégrer la Division comme une compagnie distincte—*Eldorado Aviation Limited*.

Pourriez-vous porter votre attention sur ces deux points, monsieur?

M. GILCHRIST: Quelle était votre question?

M. DRYSDALE: Pourriez-vous porter votre attention sur ces deux points: le fait que, en 1953, après discussion avec la Commission des transports aériens, vous avez décidé d'intégrer la Division comme une compagnie distincte; et, deuxièmement, les délibérations, s'il y en a eu, qui se sont déroulées au sujet de l'exploitation au prix de revient: quelque autre société a-t-elle eu l'occasion d'exposer des objections à la Commission? Il me semble que cette disposition plutôt étrange qui vous permettait de fonctionner au prix de revient dans cette région, alors que vous aviez indiqué que vous alliez vous livrer à cette entreprise, devait avoir pour effet de supprimer toute concurrence de la part des sociétés aériennes légitimement établies qui tentaient de fonctionner en faisant concurrence et non pas sous couvert de la protection de l'État.

M. GILCHRIST: Je crains qu'il y ait ici un malentendu. Une société minière fonctionnant là où nous sommes, à quelque 250 milles au-delà du bout du rail et à quelque 500 milles de tout grand centre pouvant répondre à nos besoins, qui sont assez complexes, doit avoir ses propres avions. Autrement dit, il a été prouvé au cours des années qu'il est rentable pour une société de l'importance de la nôtre d'utiliser ses propres avions. Voilà pourquoi nous sommes engagés dans le transport aérien, ou, du moins, nous avons nos propres avions. Que nous détenions un permis de classe 5 n'a rien à voir avec le prix de revient des autres services offerts dans la région. En réalité, pourvu qu'une société aérienne ait un contrat pour desservir une certaine société minière, comme dans le présent cas, c'est tout ce qu'il faut pour détenir un permis de classe 5. Nous n'avons pas à déposer de tarif auprès de la Commission des transports aériens.

M. DRYSDALE: Vous serait-il possible, monsieur Gilchrist, de déposer un permis, pour que nous puissions le voir?

M. NIELSEN: Au sujet du point abordé par M. Drysdale, pourriez-vous expliquer, monsieur Gilchrist, pourquoi la *Yukon Consolidated* et la *Giant Yellowknife Mines Limited* ont des exploitations assez considérables mais ne possèdent pas leurs propres avions?

M. GILCHRIST: Il faut se rappeler que l'étendue de l'exploitation sert d'habitude de critère en cette matière. En d'autres termes, la *United Keno* et la *Giant Yellowknife* n'ont ni un grand nombre d'employés ni le volume de marchandise que l'*Eldorado* doit transporter par air au cours de son exploitation. La *Giant Yellowknife* a environ 300 employés (je ne suis pas certain du nombre, car j'ai quitté cette société il y a dix ans). La *United Keno* a à peu près le même nombre d'employés.

M. NIELSEN: Ces sociétés ont environ 265 hommes par équipe.

M. GILCHRIST: Je n'admets pas cela. Je connais assez bien les deux exploitations. L'*Eldorado*, dès 1953 et par la suite, a toujours employé en été 1,700 personnes, et la *Northern Transportation* a dû augmenter le nombre de ses employés en été jusqu'à plus de 2,000, qui se trouvaient dispersés partout depuis Waterways jusqu'à Tuktoyaktuk, sur le littoral de l'Arctique. Étant donné l'étendue de l'exploitation et le nombre des gens assurant des services tels que ceux du courrier et des aliments frais, etc., il était tout à fait à notre avantage de posséder nos propres avions. Contrairement à ce qu'on a dit au sujet de la *Giant Yellowknife* et de la *United Keno*, on peut traverser de l'autre côté du continent, où ceux qui extraient le minerai de fer du Québec, même s'ils ont aujourd'hui leur propre chemin de fer, utilisent encore des avions, des DC-3, je crois. Je n'en suis pas certain, mais je doute qu'ils emploient, même au plus fort de l'été, plus de personnes que n'en a occupé l'*Eldorado* pendant ces années, et leurs exploitations assurément, n'étaient pas aussi dispersées.

M. NIELSEN: L'ensemble de l'exploitation de l'*Eldorado Aviation* est-il sans horaire régulier? Ou bien avez-vous des horaires déterminés?

M. GILCHRIST: Il n'y a pas d'horaire.

M. PAYNE: Avez-vous établi le barème des frais de voyage pour les membres du personnel qui emploient un avion de votre société, quand vous en exigez? Quelles formalités faut-il remplir pour les billets et quelle comptabilité tient-on? Quelle certitude avez-vous que les usagers de vos avions pour le transport personnel payent réellement leur passage? Les prix des passages sont-ils comparables aux taux commerciaux, à ceux qu'exige, par exemple, la société P.W.A.?

M. GILCHRIST: Je crois qu'ils sont inférieurs.

M. PAYNE: De combien?

M. GILCHRIST: Je ne puis vous le dire sur-le-champ, car je ne connais pas le tarif de la société P.W.A.

M. PAYNE: Comment savez-vous alors que vos prix sont inférieurs?

M. GILCHRIST: D'Edmonton à Beaverlodge, \$25.

M. NIELSEN: Pouvons-nous faire déposer par la société aérienne le tarif des prix de passage qu'elle demande entre différents points desservis par ses avions, ainsi que le tarif-marchandises, le tarif du personnel et des personnes à charge, soit le tarif complet?

M. PAYNE: Et quelques détails sur cet autre aspect de la question: si vous transportez des voyageurs payants, comment vous établissez les frais, quels registres vous en tenez? La société exploite-t-elle un service de transport gratuit ou bien fonctionne-t-elle en réalité sur une base d'affaires solide? Cela ne me semble pas du tout évident.

M. GILCHRIST: Si vous me le permettez, je vous proposerais de lire et d'étudier le rapport de *Price, Waterhouse*, ainsi que notre propre exposé. Les deux documents entrent dans le détail des frais des méthodes et le reste pour l'établissement de nos propres frais.

M. NIELSEN: Les taux sont-ils publiés dans ces rapports?

M. GILCHRIST: Vous trouverez là ce que nous exigeons de nos voyageurs, par exemple ce que l'*Eldorado Aviation Company*, pour sa propre comptabilité, exige de l'*Eldorado Mining and Refining* pour le transport de son personnel.

M. NIELSEN: Ce que nous voulons, ce sont les taux par personne.

M. PAYNE: Je voudrais connaître les taux qu'on exige par personne. J'accepte volontiers votre proposition. Nous n'avons pas ces documents. Toutefois, je pense que nous, membres du Comité, avons le droit à quelque état quand nous passons en revue l'exploitation de l'*Eldorado Aviation*, afin de nous assurer avec sérieux que l'*Eldorado* n'a pas pour ligne de conduite de permettre à l'un d'aller voir un contremaître pour se faire transporter gratuitement, tandis qu'un autre, qui n'a pas ses entrées à la direction ou à quelque échelon de l'administration de la société, doit payer. Membres du Comité, nous avons droit, il me semble, d'assurer nos responsabilités et de savoir quels sont les taux. Vous dites que ces taux sont inférieurs, mais vous ne pouvez pas nous faire connaître les taux des concurrents. Je ne puis accepter cette affirmation au Comité. C'est une affirmation vague, sans fondement.

M. GILCHRIST: Je crois avoir dit que je ne suis pas sûr que les taux soient inférieurs. Je n'ai pas dit qu'ils sont inférieurs. J'ai dit que je ne sais pas quels sont les taux de la société P.W.A.

M. PAYNE: Est-ce que ce rapport révèle sur le plan administratif qui paye et qui ne paye pas?

M. GILCHRIST: Oui.

M. PAYNE: En détail?

M. GILCHRIST: Très en détail.

M. NIELSEN: Nous n'avons pas encore obtenu de réponse à notre question. Si vous n'avez pas de tableau tout prêt, pourriez-vous faire préparer un tableau nous montrant les frais que vous exigez des employés qui emploient le service et les taux exigés pour le transport des marchandises?

M. GILCHRIST: Je puis vous répondre très simplement. Le total des frais de la société aérienne est imposé à l'*Eldorado Mining and Refining* et à l'autre filiale, ce total étant réparti d'après le nombre des passagers et le poids des marchandises transportés pour le compte de chaque société. Or, vous avez le chiffre global des frais. Pour faciliter la comptabilité, on exige des voyageurs qui vont à Beaverlodge et à différents autres endroits, un prix fixe. Ce prix est de \$25 pour aller à Beaverlodge. Je ne puis vous donner à pied levé les frais de transport vers d'autres endroits.

M. NIELSEN: Pourriez-vous obtenir ce renseignement?

M. GILCHRIST: Je crois que le taux est de 5c. le mille, mais nous vérifierons.

M. NIELSEN: Voilà le genre de renseignement dont le Comité a besoin pour apprécier sérieusement la justesse des rapports de *Price, Waterhouse*, si cette société a travaillé sur des chiffres globaux comme ceux que vous nous avez fournis.

M. GILCHRIST: A mon avis, le rapport contient plus de détails.

M. DRYSDALE: Classez-vous les passagers en tonnes? Combien de tonnes de voyageurs sont comprises dans ces chiffres? Vous employez la moyenne par la tonne-mille?

M. GILCHRIST: Dans le transport des passagers, nous employons le chiffre de 200 livres par voyageur, chiffre qui est censé comprendre le voyageur lui-même et de 40 à 50 livres de bagage. Le chiffre rond de 200 livres est celui qu'on utilise dans toute l'industrie du transport aérien.

M. DRYSDALE: Calculez-vous simplement les passagers en livres ou bien tenez-vous une liste distincte du nombre des voyageurs que vous transportez?

M. GILCHRIST: Un manifeste très complet est préparé pour chaque envolée.

M. DRYSDALE: Établissez-vous une moyenne pour les voyageurs, c'est-à-dire une moyenne de 21.4c. par tonne-mille? Serait-ce le taux? Vous indiquez dans le tarif que vous avez exigé ce qu'il en avait coûté.

M. GILCHRIST: C'est vrai. L'*Eldorado Mining and Refining* verse à l'*Eldorado Aviation* la totalité de ses frais d'exploitation mais, aux fins de la comptabilité, on estime que les voyageurs transportés ont coûté, chacun, \$25 pour aller d'Edmonton à Beaverlodge. On connaît le total des frais d'exploitation par année. Pour obtenir les frais de transport des marchandises, il faut multiplier le nombre de passagers par \$25 et soustraire le produit du total. De toute façon, la somme représente les frais globaux de la société, mais pour estimer les frais de transport des voyageurs, nous employons le montant de \$25. Je parle du transport entre Edmonton et Beaverlodge. J'emploie l'exemple de Beaverlodge pour vous donner une idée de ce qu'il en coûte. On soustrait le produit du montant des frais globaux, et le reste représente les frais de transport des marchandises.

M. DRYSDALE: Alors, en ce qui concerne les voyageurs, est-ce que vous attendez à la fin de l'année, alors que vous avez trouvé les frais moyens par tonne-mille, pour leur envoyer la facture d'après ces frais?

M. GILCHRIST: Non.

M. DRYSDALE: Comment calculez-vous le prix à exiger des voyageurs?

M. GILCHRIST: De Beaverlodge, nous calculons 5c. la tonne-mille.

M. DRYSDALE: Le prix exigé des passagers représente-t-il le prix de revient?

M. GILCHRIST: J'aurais du dire 5c. le mille. Excusez-moi.

M. DRYSDALE: On leur exige 5c. le mille?

M. GILCHRIST: C'est cela.

M. DRYSDALE: Ce taux couvre-t-il le prix de revient? Que comprend-il?

M. GILCHRIST: Nous avons fixé ce chiffre parce qu'il est assez difficile de déterminer ce qu'il en coûte pour transporter les voyageurs. Si nous revenons de nouveau en arrière, les frais globaux pour la société, le total pour l'*Eldorado Mining and Refining Limited*, correspondent à la totalité des frais d'exploitation de l'*Eldorado Aviation Limited*.

M. DRYSDALE: Nous comprenons cela, mais vous avez indiqué, vous le savez, qu'en vertu d'un permis de classe 5, vous n'avez pas le droit de transporter des passagers.

M. GILCHRIST: Attendez un moment, ne mêlez pas les choses. Nous avons le droit de transporter des passagers pour l'*Eldorado Mining and Refining Limited*, pour la *Northern Transportation Company Limited* et pour l'*Eldorado Aviation Limited*.

M. DRYSDALE: Comment restreignez-vous le droit aux employés ou aux gens qui se rendent dans la région?

M. GILCHRIST: Le droit s'applique à quiconque a affaire avec la société ou avec une filiale.

M. DRYSDALE: Il leur faut cette condition?

M. GILCHRIST: Ils doivent obtenir la permission et leur nom doit figurer sur le manifeste.

M. NIELSEN: Mes pensées sont du même ordre. Vous avez dit que vous rédigez un manifeste très complet à l'égard des voyageurs; il serait donc assez facile pour la société aérienne de fournir au Comité le nombre des voyageurs transportés en 1960, ce nombre étant exprimé en unités de personnes plutôt qu'en unités de tonnes. J'aimerais que la société produise ce renseignement. J'aimerais aussi voir le décompte de tous les passagers, savoir: quels étaient les employés, quelles étaient les personnes à charge et quelles étaient les autres personnes. Dans le même ordre d'idées, deux questions me viennent à l'esprit. D'abord, la société *Eldorado Aviation Limited* a-t-elle transporté des personnes qui n'étaient pas des employés de la société, non plus que des personnes à leur charge?

M. GILCHRIST: Oui.

M. NIELSEN: A-t-on exigé d'elles des frais de transport?

M. GILCHRIST: Dans certains cas, non. Non, nous ne pouvons en aucun cas exiger des frais d'une personne de l'extérieur qui n'est pas à l'emploi de la société. Nous ne le pouvons pas. Mais quand nous faisons venir un spécialiste, ou une équipe de construction, dans bien des cas un représentant d'une société, par exemple, un représentant d'*Allis Chalmers* ou d'une société de ce genre, nous transportons ces personnes à bord de l'avion, mais nous ne pouvons pas exiger d'elles des frais de transport.

M. NIELSEN: La réponse à la question, c'est que vous transportez des personnes qui ne sont ni des employés de la société ni des personnes à leur charge?

M. GILCHRIST: Si ces personnes ont affaire à la société, si elles ont des affaires pressantes à régler avec la société. S'il s'agit simplement d'un voyage ordinaire, ainsi, si un vendeur doit venir en voyage ordinaire, nous ne l'amenons pas. Mais, si nous voulons faire venir un mécanicien ou un spécialiste dont nous obtenons peut-être les services de quelque entreprise, alors nous le transportons. Cependant, les cas de ce genre représentent un faible pourcentage de l'ensemble.

M. NIELSEN: Voici l'autre éclaircissement que je voudrais: est-ce que les avions de l'*Eldorado Aviation Limited* sont employés pour transporter des

personnes ou des marchandises, de la société ou autres, à des endroits autres que ceux où la société a ses exploitations?

M. GILCHRIST: Non.

M. NIELSEN: Ces avions n'ont jamais été employés à cette fin?

M. GILCHRIST: Non, pas à ma connaissance, vraiment. Bien entendu, je suis à l'emploi de la société depuis huit ans seulement. Je ne sais pas ce qui s'est passé auparavant.

M. NIELSEN: Par suite de vos réponses à des questions antérieures, voulez-vous nous dire si les avions de l'*Eldorado Aviation Limited* sont employés pour transporter quelque article autre que ceux des personnes à charge ou de la société?

M. GILCHRIST: Des articles autres que ceux des personnes à charge ou de la société?

M. NIELSEN: Que ceux des personnes à charge ou de la société... des matériaux de construction, par exemple, ou toute autre marchandise?

M. GILCHRIST: Oh oui, pour nos propres fins, nous transportons en effet par avion des matériaux qui servent à l'exploitation de la mine. Nous conservons de petites pièces de rechange, des réactifs, de l'oxygène liquide, par exemple. Ce sont des choses que nous employons.

M. NIELSEN: Ce n'est pas ce que je demandais. Ma question se rapporte aux marchandises qui ne sont pas de cette nature. Est-ce que les avions sont employés pour transporter des marchandises autres que les articles employés dans l'exploitation de la société minière?

M. GILCHRIST: Vous voulez dire des marchandises autres que celles qui sont employées dans les mines ou qui sont destinées au personnel employé dans les mines?

M. NIELSEN: Oui.

M. GILCHRIST: Non. Cela s'est produit dans certains cas. Je me rappelle en particulier un cas qui se rattachait à la construction de l'hôpital d'Uranium-City. Afin d'apporter les matériaux à pied d'œuvre, nous les avons fait transporter par des avions de l'*Eldorado*.

M. NIELSEN: Auriez-vous l'obligeance de fournir au Comité une liste indiquant le nombre des voyageurs transportés en 1960, ceux qui étaient des employés et ceux qui ne l'étaient pas?

M. GILCHRIST: Oui, nous pouvons le faire. Voulez-vous les noms ou simplement les nombres?

M. NIELSEN: Je pense que les nombres suffiront. La question intéressait M. Payne.

M. GILCHRIST: Je puis ajouter ici que nous avons, par exemple, amené des gens de la Croix-Rouge.

M. PAYNE: Je crois qu'on devrait nous donner ces renseignements, car le Comité ne peut se faire une idée très nette de la situation sans être en possession de détails complets.

Monsieur le président, si la remarque est appropriée à l'heure actuelle, à mon avis, le Comité, impose une très lourde tâche à M. Gilchrist. Il a témoigné longuement sur d'autres questions. Il me semble qu'une bonne part des renseignements que nous cherchons pourrait nous être fournie plus facilement par le président. On dit que le président est malade. Je trouve que le Comité devrait voir le président, que le président devrait comparaître devant nous; et je pense que le Comité a le droit de savoir pourquoi le président ne peut pas comparaître.

M. NIELSEN: Monsieur Caywood serait certainement la personne désignée pour répondre aux questions que nous posons à M. Gilchrist. Si le président doit être absent pendant dix jours, nous pourrions différer de dix jours l'étude d'*Aviation Limited*, en attendant M. Caywood.

M. FORGIE: J'aimerais poser une question: est-ce que le taux, le prix que vous fixez pour transporter les employés et leurs familles entre dans les dispositions du contrat de travail? Influence-t-il sur les taux de salaire?

M. GILCHRIST: C'est une des conditions d'emploi.

Le PRÉSIDENT: J'admets que nous devrions faire venir le président; nous voulons examiner tous les aspects de l'exploitation de cette société, et à fond. Que penseriez-vous de formuler des questions auxquelles vous aimeriez qu'on apporte des réponses, avant la comparution du président?

M. NIELSEN: Je pourrais dresser la liste des questions.

Le PRÉSIDENT: Ce matin?

M. NIELSEN: Non, pas ce matin, mais je pourrais les faire préparer et les remettre au secrétaire du Comité, qui les ferait parvenir à M. Gilchrist.

Le PRÉSIDENT: Les questions devraient figurer dans le compte rendu.

M. PAYNE: Nous n'avons pas eu l'occasion d'examiner ces documents, de sorte que je ne me hasarderais pas à présenter des questions détaillées avant que les quatre ou cinq rapports qui ont été déposés aujourd'hui soient imprimés?

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des exemplaires des rapports que nous avons déposés?

M. GILCHRIST: Nous en avons quelques-uns, mais pas assez pour en donner à tous. Cependant, les rapports seront imprimés. Je conseillerais fortement aux membres du Comité de bien examiner ces rapports avant de poser des questions. A mon avis, ils y trouveront les réponses à 80 p. 100 des questions posées ce matin.

M. PAYNE: J'approuve la proposition du témoin. Nous ne pouvons certainement pas le faire à la présente séance. Il faudrait aussi nous dire quand le président pourra venir en personne au Comité.

Le PRÉSIDENT: Je crois que cela est juste, monsieur Payne. Avez-vous une idée du moment où le président pourra comparaître, monsieur Gilchrist?

M. GILCHRIST: Il se passera au moins dix jours. Son médecin lui a conseillé d'aller passer trois semaines dans le sud; il y a environ une semaine de cela. Donc, il ne sera pas de retour avant dix jours ou deux semaines.

M. FORGIE: Nous serons encore ici en septembre.

M. McILRAITH: Nous ne voyons pas d'inconvénient à attendre deux semaines.

Le PRÉSIDENT: Je suis certain que les membres du Comité veulent tous connaître le nom du médecin. Monsieur Gilchrist, voudriez-vous remettre au secrétaire les exemplaires qui doivent être distribués? Les membres du Comité qu'ils intéressent le plus peuvent se les partager et probablement les échanger ensuite.

M. NIELSEN: Dois-je proposer que nous remettions l'examen de l'*Eldorado Aviation* jusqu'au moment où M. Caywood pourra venir?

Le PRÉSIDENT: Une motion n'est pas nécessaire.

M. NIELSEN: Il y a deux autres personnes qui, à mon avis, devraient venir en même temps que M. Caywood. L'une est le secrétaire de la Commission des transports aériens et l'autre, M. Springer ou un représentant de P.W.A., au sujet de l'offre que M. Springer a faite.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous que ces personnes comparaissent devant nous?

M. NIELSEN: J'aimerais que le comité de direction étudie la question.

Le PRÉSIDENT: Très bien. C'est satisfaisant.

Le permis est ici présenté et je pense qu'il devrait être inséré dans le compte rendu, en appendice au compte rendu d'aujourd'hui.

Messieurs, nous avons encore une demi-heure. Aimerez-vous que nous abordions l'étude de l'autre société dont M. Gilchrist est président, la *Northern Transportation Company Limited*? Aussitôt que le président de l'*Eldorado Aviation* pourra comparaître, nous reprendrons l'examen du programme et de l'exploitation de ladite société. Y a-t-il des questions au sujet de la *Northern Transportation Company*?

M. BALDWIN: Au sujet de la *Northern Transportation Company Limited*, j'aimerais poser à M. Gilchrist la question que voici. Pendant un certain nombre d'années, on a débattu une question qui se rapportait à une controverse au sujet du chemin de fer du Grand lac des Esclaves, à l'extrémité sud du réseau de navigation, qui a été déplacé de Waterways à Peace-Point. Vous souvenez-vous des négociations du temps?

M. GILCHRIST: A Peace-Point, sur la rivière de la Paix?

M. BALDWIN: Oui. Est-ce que la société *Eldorado* elle-même a songé sérieusement à ce déplacement? A-t-elle évalué ce qu'il aurait pu coûter?

M. GILCHRIST: Cette question mettrait en cause le chemin de fer de Peace-Point, au sujet duquel je ne veux exprimer aucune opinion en ce moment.

M. BALDWIN: Je ne veux pas que vous exprimiez d'opinion là-dessus.

M. GILCHRIST: Si le chemin de fer avait suivi la route de l'est, il aurait traversé la rivière de la Paix à Peace-Point. Si cela avait eu lieu, nous aurions sérieusement songé à transporter notre base de Waterways à Peace-Point, mais en attendant cette décision, la question demeure purement théorique.

M. BALDWIN: Je pourrais peut-être sortir du domaine de la discussion théorique. Est-ce que vous étudiez quelle serait la différence possible de vos prix de revient de transport de la tonne-mille, mettons, entre le trajet de Peace-Point à Bushell et celui de Waterways à Bushell?

M. GILCHRIST: Nous avons bien examiné un peu le problème et il semblerait que le prix de revient par tonne-mille pourrait être sensiblement inférieur à cause de meilleures conditions de navigation sur la rivière de la Paix, de Peace-Point au lac Athabaska plutôt que de Waterways au lac Athabaska, mais il est douteux que le prix de revient global du transport jusqu'à Bushell diminuerait, car il faut compter avec un parcours supplémentaire en chemin de fer.

M. BALDWIN: C'est à quoi je veux en venir. Il aurait pu y avoir une légère économie sur le transport par eau, mais vous auriez à compter avec des frais supplémentaires de transport ferroviaire pour amener vos marchandises de Waterways à Peace-Point, soit environ 225 milles.

M. GILCHRIST: C'est juste.

M. BALDWIN: Êtes-vous comme moi d'avis que l'ensemble des frais de transport pour amener les marchandises jusqu'à Bushell serait sensiblement plus élevé qu'aujourd'hui, si on utilisait la voie d'eau de Waterways à Bushell?

M. GILCHRIST: Je préférerais ne pas faire de commentaires là-dessus.

Le PRÉSIDENT: Nous devrions faire insérer dans le compte rendu l'exposé de l'exploitation de la *Northern Transportation Company Limited*, de l'endroit et du mode d'exploitation, afin d'avoir sous les yeux les renseignements essentiels.

M. DRYSDALE: En appendice?

Le PRÉSIDENT: Oui, mais dans le compte rendu.

M. GILCHRIST: Dans le rapport annuel de l'*Eldorado Mining and Refining Limited*, on trouve à la page 26 (version anglaise) une carte qui indique le domaine de notre exploitation, sauf le service de transport maritime pour la ligne d'alerte préliminaire (*DEW line*) qui commence à Tuktoyaktuk, juste au sommet de la carte.

Le PRÉSIDENT: C'est pour l'exploitation ou le fonctionnement de la ligne d'alerte?

M. GILCHRIST: Oui.

Le PRÉSIDENT: Puis, il y a le reste de l'exploitation.

M. GILCHRIST: La principale base d'exploitation de la *Northern Transportation Company Limited* se trouve à Waterways (Alberta), à l'extrémité du chemin de fer *Northern Alberta* ou de l'un de ses embranchements. L'exploitation s'étend le long de la rivière Athabaska, passe par le lac Athabaska et se rend à la rivière des Esclaves, passe par le Grand lac des Esclaves, suit le fleuve Mackenzie jusqu'à Aklavik, se rend à Inuvik et à Tuktoyaktuk, sur le littoral de l'Arctique. Nous allons aussi à Fond-du-Lac, à l'extrémité est du lac Athabaska, à Fort-Reliance à l'extrémité est du Grand lac des Esclaves, à Yellowknife et à Yellowknife-Bay sur la rive nord du Grand lac des Esclaves.

Nous avons aussi un embranchement ou un service qui remonte la rivière de l'Ours, jusqu'au Grand lac de l'Ours et à Port-Radium, sur la rive est du Grand lac de l'Ours. Ce service fonctionnera cette année mais bien entendu, il sera grandement réduit cette année et davantage encore l'année prochaine, vu que Port-Radium ne fonctionne pas à l'heure actuelle.

Voilà le champ d'exploitation de la *Northern Transportation Company Limited*; il y a en outre le service du secteur moyen de la ligne d'alerte préliminaire (*DEW line*).

M. BATTEN: En vue de la fermeture de certaines mines et de la concurrence possible de la part d'autres moyens de transport, quelles sont, à longue échéance, les possibilités de la société?

M. GILCHRIST: Il faut dire que les années qui viennent seront beaucoup plus difficiles que les dernières années. Pour le montrer, il peut être utile de citer la quantité annuelle des marchandises transportées dans le passé et de celles qui le seront dans les années à venir. En 1947, la quantité a été d'environ 35,000 tonnes pour la saison de transport. Cette quantité a augmenté presque constamment jusqu'en 1958, alors que le poids global des marchandises transportées dans le réseau a été de 192,000 tonnes. En 1959, le poids a été de 174,000 tonnes. En 1960, nous avons transporté 142,000 tonnes et nous comptons transporter entre 120,000 et 125,000 tonnes l'année prochaine.

M. BATTEN: Quelle proportion de tout votre transport de l'année dernière concernait directement l'*Eldorado*?

M. GILCHRIST: 27 p. 100.

M. BATTEN: Estimez-vous que la proportion sera sensiblement la même cette année?

M. GILCHRIST: La proportion sera moindre.

M. BALDWIN: Dans quelle proportion le transport que vous avez fait l'an dernier a-t-il diminué, en ce qui concerne le lac Athabaska?

M. GILCHRIST: Je ne puis vous le dire sur le champ, mais nous pourrions le calculer à votre intention.

M. DRYSDALE: Monsieur Gilchrist, le tarif que vous avez déposé auprès de la Commission des transports m'intéresse. S'agit-il de frais convenus?

M. GILCHRIST: Il y a des frais convenus.

M. DRYSDALE: Quel pourcentage représenteraient-ils?

M. GILCHRIST: Je ne pourrais répondre à cette question à pied levé. Le calcul peut être difficile, mais nous y songerons.

M. DRYSDALE: Le pourcentage du volume et du revenu des frais convenus... Je m'intéresse particulièrement au fait que, selon ce que vous avez déjà dit, l'*Eldorado Aviation* fonctionne au prix de revient. Est-ce que je me trompe en supposant que vous faites la même chose en ce qui concerne la *Northern Transportation*?

M. GILCHRIST: Non, cela fait ressortir une question qui devrait être éclaircie immédiatement. La *Northern Transportation* est ce qu'on appelle un voiturier public. La société doit déposer son tarif, le bordereau des prix, auprès des autorités et nous ne pouvons rien changer sans le consentement de ces dernières. L'*Eldorado*, bien que propriétaire de la *Northern Transportation*, doit payer les mêmes frais que n'importe qui. Autrement dit, notre situation n'est pas privilégiée.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez dire que l'*Eldorado Mining* n'est pas dans une situation privilégiée.

M. GILCHRIST: C'est exact. A ce sujet j'aimerais signaler que, si l'Auditeur général vérifie nos comptes, l'*Eldorado*, je le répète, n'est pas dans une situation privilégiée pour ce qui est des frais de transport des marchandises.

M. DRYSDALE: Bien sûr, cela n'importe pas beaucoup si vous fonctionnez au prix de revient.

M. GILCHRIST: Je n'ai pas dit que nous fonctionnions au prix de revient.

M. DRYSDALE: Vous avez dit que vous ne saviez quel était le pourcentage des frais convenus et que tout ce qu'il faut est de déposer les frais convenus auprès de la Commission des transports, peu importe ce que sont les taux. Vous ne faites que déposer le tarif. A l'heure actuelle, il n'y a aucun moyen pour une société de transport rivale qui interjette appel au près de la Commission des transports de savoir si vous couvrez les faux-frais, si vous fonctionnez ou non à perte.

M. GILCHRIST: Oui, il y a une autre société de transport qui fonctionne sur le fleuve Mackenzie.

M. DRYSDALE: Et elle vous fait concurrence?

M. GILCHRIST: C'est un voiturier public.

M. DRYSDALE: Elle dépose son tarif auprès de la Commission des transports?

M. GILCHRIST: Oui.

M. DRYSDALE: J'aimerais savoir avant tout quel est le montant des frais convenus et quel est le pourcentage du volume. J'aimerais avoir ce renseignement sous les yeux, car ces éléments influent beaucoup sur les taux. En 1955-1956, il y a eu dans les frais de transport une augmentation d'environ 26 p. 100.

M. GILCHRIST: Il n'y a pas eu d'augmentation des frais de transport.

M. DRYSDALE: Je veux dire qu'à un moment donné il y a eu une baisse d'environ 26 p. 100, proportion assez considérable, ce qui indique soit que vous demandiez trop, soit que, grâce au volume, vous pouviez réduire les frais presque au niveau du prix de revient. Avez-vous des renseignements ou des données sur ce que représente votre exploitation, par exemple, à la livre, par rapport à vos faux-frais sur le nombre de tonnes englobées?

M. GILCHRIST: Il faut tenir une série de livres assez complète sur cette entreprise. Ce n'est pas une entreprise exploitée au petit bonheur. Rappelez-vous que la société possède de l'outillage d'une valeur de plus de 12 millions de dollars, qu'elle est dirigée tout à fait sur un pied d'affaires, du point de vue de la comptabilité. Nous pouvons vous donner tous les chiffres que vous désirez.

M. DRYSDALE: Il ne s'agit pas de vous déprécier, mais j'allais, par association d'idées, me reporter aux entreprises de transport ferroviaire. Les comités ont tous été incapables de s'assurer exactement de la façon dont les chemins de fer calculent leurs faux-frais. Nous avons tourné autour du sujet plusieurs fois, en compagnie de représentants des divers chemins de fer et d'autres intéressés, mais nous n'avons jamais pu le trouver exactement. C'est pourquoi je vous relance la question. Je ne dis pas que vous n'administrez pas sur un pied d'affaires; cependant, pour un profane, il est difficile de savoir si vous perdez dans cette affaire de prix de revient. Je me demandais si vous aviez des détails à ce sujet.

M. GILCHRIST: Oui, nous avons des détails là-dessus. Nous tenons sur notre exploitation et sur le prix de revient en divers endroits une comptabilité assez complète. Nous pourrions produire ces registres.

M. DRYSDALE: J'aimerais connaître les frais convenus pour une couple d'années passées, le pourcentage qu'ils représentent, et le total.

M. MCILRAITH: Exprimés en volume ou en argent?

M. DRYSDALE: Nous pourrions peut-être obtenir cela. A la page L-4, on trouve la liste des tonnes, d'après les années, et s'il n'est pas trop difficile d'obtenir le décompte des frais convenus et de ceux que vous avez déposés auprès de la Commission des transports, la comparaison m'intéresserait.

M. GILCHRIST: Les frais convenus sont encore déposés auprès de la Commission des transports.

M. DRYSDALE: Je le sais, mais il y a eu, par exemple, une augmentation extraordinaire des frais convenus déposés par les chemins de fer, car la Commission ne peut plus, après cela, exercer sur ces frais une surveillance stricte et directe. A l'heure actuelle, il suffit de déposer les frais convenus et il n'existe aucun moyen efficace pour un autre voiturier de s'y opposer.

M. MCILRAITH: Prétendez-vous qu'il n'y a pas d'autres moyens?

M. DRYSDALE: Il n'y a pas, à l'heure actuelle, de moyen efficace permettant à un autre voiturier de s'y opposer. Je pourrais discuter cela avec vous.

M. MCILRAITH: Je ne voulais pas prêter au témoin l'air d'acquiescer à une proposition juridique sur la méthode que suit la Commission des transports.

M. DRYSDALE: L'affirmation est la mienne. Tout ce qui m'intéresse, c'est d'avoir une idée des quantités transportées pour des frais convenus au cours de diverses années, si c'est possible.

M. GILCHRIST: Nous allons faire de notre mieux. Comme je l'ai dit, nous allons essayer de vous obtenir ce renseignement. La quantité est plutôt faible, en réalité. Les frais convenus, nous tâchons de les éviter, autant que possible. Il me faudra vérifier.

M. BRUNSDEN: Je me demande si M. Gilchrist pourrait nous donner les renseignements suivants: il y a six administrateurs, dont deux que je connais: le témoin et M. Caywood. Quelle est la situation de ces autres messieurs? Nous avons ici M. Bennett, M. Caywood, M. Lake et M. Macdonnell.

M. GILCHRIST: M. Hayden a été remplacé par M. Hunter, directeur général de la *Northern Transportation*. M. Lake est le vice-président de l'*Eldorado* et il dirige les travaux d'extraction et d'exploration de l'*Eldorado*. M. Macdonnell est un avocat qui exerce sa profession à Edmonton.

M. BRUNSDEN: Et M. Bennett?

M. GILCHRIST: M. Bennett est un ancien président de l'*Eldorado Mining and Refining Limited*; il est aujourd'hui vice-président de l'*Iron Ore of Canada*.

M. BRUNSDEN: M. Macdonnell a-t-il quelque relation juridique? Est-il conseiller?

M. GILCHRIST: Il n'a jamais été notre conseiller.

M. BRUNSDEN: Je ne dis pas cela pour critiquer.

M. GILCHRIST: M. Macdonnell a été appelé au conseil quand M. Bruce Smith, qui est maintenant juge de la Cour suprême de l'Alberta, a été élevé à la judicature et ne pouvait plus remplir ses fonctions.

M. BRUNSDEN: C'est un nouveau venu?

M. GILCHRIST: Oui, il est là depuis un peu plus d'un an.

M. BRUNSDEN: Je ne veux pas critiquer, mais il me semble que, lorsqu'on a un conseil d'administration formé de personnes dont la plupart sont liées directement à la société-mère ou à quelque filiale, le public peut avoir l'impression que la vérification la plus complète que le conseil doit faire des affaires des sociétés de transport ne peut pas s'appliquer dans la pratique. Ce conseil se réunit-il souvent?

M. GILCHRIST: La loi exige que nous nous réunissions quatre fois par année. Il s'agit de règlements de la société. Bien entendu, les procès-verbaux de nos réunions sont remis au ministre, comme les procès-verbaux des réunions de toutes ces sociétés.

M. BRUNSDEN: Soit dit en tout déférence, monsieur le président, à mon avis, le Comité pourrait songer à proposer d'une façon quelconque au ministre que la direction soit un peu élargie, pour y faire intervenir d'autres points de vue indépendants.

LE PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres commentaires à ce sujet?

M. BATTEN: Pourrais-je demander à M. Gilchrist s'il a une idée du volume total de transport dans la région? Augmente-t-il ou diminue-t-il?

M. GILCHRIST: Il diminue depuis trois ans.

M. BATTEN: Je veux dire le transport qui se fait outre la totalité du transport fait par votre société; je veux parler d'une idée d'ensemble.

M. GILCHRIST: Je ne puis parler qu'au volume global du transport dans la région. Que le volume d'affaires d'un voiturier ait diminué ou non, je n'aimerais pas en parler. Dans la région, l'ensemble du transport a baissé depuis trois ans, pour de nombreuses raisons ainsi la construction de la ligne d'alerte préliminaire est terminée. Le ministère du Nord canadien et des Ressources nationales, par l'intermédiaire du ministère des Travaux publics, exécutait un programme de construction assez considérable, s'étendant à divers endroits dans le bassin du Mackenzie. Les travaux sont presque tous terminés. Nous avons cessé l'exploitation à Port-Radium et le volume du transport en direction de Bushel ou du champ d'extraction d'uranium de Beaverlodge a beaucoup diminué l'année dernière.

M. BATTEN: Je pose cette question parce que, dans votre rapport pour l'année 1960, on constate que vos gains attribuables au transport sont tombés en 1960 d'à peu près 25 p. 100.

M. GILCHRIST: C'est juste.

M. BATTEN: Et le même fait ressort du tableau de la quantité transportée, à la page L-4 de votre mémoire. Cette quantité a diminué d'environ 20 à 25 p. 100, ce qui signifie, si l'Eldorado compte pour 20 à 25 p. 100, que si l'Eldorado fait vraiment transporter quelque chose, une partie de la diminution doit être attribuable à autre chose qu'à une cause qui relèverait de l'Eldorado.

M. GILCHRIST: Oh oui.

M. PAYNE: Accepte-t-on de transporter des marchandises pour d'autres sociétés de transport, à Waterways ou à Edmonton, ou aux deux endroits? Si on en accepte à Edmonton à destination de points situés sur les lacs, y a-t-il quelque entente avec le chemin de fer Northern Alberta ou avec des entreprises de camionnage?

M. GILCHRIST: Les marchandises sont envoyées au chemin de fer *Northern Alberta*, qui, à son tour, nous les livre à Waterways. Nous n'acceptons aucune responsabilité avant que les marchandises atteignent Waterways.

M. MCILRAITH: Vous êtes voiturier public à partir de Waterways?

M. PAYNE: Vous acceptez des marchandises d'autres sociétés de camionnage ou d'autres chemins de fer à Waterways?

M. GILCHRIST: Oui, il n'y a pas d'entreprise de camionnage qui se rende à Waterways. Il y a une ligne qui se rend à Hay-River. Nous acceptons des marchandises à compter de ces endroits.

M. DRYSDALE: A mon avis, M. Brunsdén a soulevé une question importante au sujet du conseil d'administration. En réalité, la question s'est posée l'an dernier relativement aux Chemins de fer Nationaux; par suite des recommandations du Comité, le conseil d'administration a été considérablement élargi. Dans le temps, nous avons pris comme exemple le Pacifique-Canadien, qui a je crois, environ vingt-cinq administrateurs. Le Pacifique-Canadien, avec assez de prévoyance, a choisi ses administrateurs dans les divers secteurs de la vie industrielle, sachant qu'ils susciteraient vraisemblablement des affaires. Quand notre Comité préparera son rapport, il pourrait peut-être songer à ce qu'a dit M. Brunsdén, en vue d'obtenir éventuellement des administrateurs intéressés dans d'autres sociétés minières, par exemple, et d'autres secteurs de l'industrie; ces administrateurs pourraient former un groupe plus représentatif et ayant des perspectives plus générales et échapper au qualificatif «d'administrateurs indigènes». Je ne parle pas ainsi pour déprécier qui que ce soit, mais je fais ressortir l'extrême avantage d'avoir des administrateurs supplémentaires.

M. MCILRAITH: Nous devrions peut-être entendre l'avis du représentant des actionnaires là-dessus.

M. DRYSDALE: Sera-t-il en disponibilité?

M. MCILRAITH: Je ne suis pas le représentant des actionnaires, mais les actionnaires sont représentés par le gouvernement; s'il s'agit d'une question de ligne de conduite, nous devrions faire venir le ministre. Je conviens de l'importance d'obtenir l'avis du représentant des actionnaires à ce propos.

M. DRYSDALE: Le Comité pourrait discuter la question quand il présentera son précieux rapport, complet et détaillé.

M. MCILRAITH: Oui, mais je crois que nous devrions obtenir auparavant les témoignages pertinents. C'est ce qui se fait d'habitude.

M. DRYSDALE: Quel serait l'effet de l'augmentation?

Le PRÉSIDENTS M. Brunsdén n'a pas dit qu'on devrait augmenter le nombre des administrateurs. La société *Polymer* est une autre société de la Couronne qui fournit un excellent exemple. Elle a des administrateurs choisis dans plusieurs secteurs des affaires, de l'industrie minière, etc.

M. BALDWIN: Monsieur le président, je me demande si je pourrais demander à M. Gilchrist de fournir d'autres renseignements, outre ceux que j'ai demandés précédemment. Serait-il possible d'obtenir des données sur la quantité de marchandises transportées par la *Northern Transportation* à partir de Fort-Smith, vers le sud, et à destination de Fort-Smith, de Fort-Fitzgerald, et de la région d'exploitation forestière autour de Peace-Point, en direction de Mc-Murray, dans le sud?

M. GILCHRIST: Oui, nous pouvons vous donner un état estimatif assez précis.

M. BALDWIN: Pour les deux dernières années.

M. DRYSDALE: Pour revenir à l'*Eldorado Aviation*, je me demande si nous pourrions obtenir la lettre de directive adressée par M. Gilchrist à *Price, Waterhouse*, car la lettre est mentionnée par *Price, Waterhouse*, dans son rapport, mais aucun document n'a été déposé en guise de lettre de directive ou montrant ce qu'on a demandé à la société de faire.

Le PRÉSIDENT: C'est ce dont vous avez parlé, monsieur Payne.

M. GILCHRIST: Oui, nous vous fournirons cette lettre.

M. DRYSDALE: Verrons-nous de nouveau M. Gilchrist ou bien devons-nous lui souhaiter bon voyage au Royaume-Uni?

M. GILCHRIST: La date exacte n'est pas encore fixée. Pour l'instant, je pense que je serai ici mardi prochain.

M. PAYNE: Pourrions-nous faire insérer cette lettre dans le compte rendu en même temps que les autres documents déposés?

M. BEST: Quel est le programme de la semaine prochaine?

Le PRÉSIDENT: Si le comité y consent, nous continuerons l'étude de la *Northern Transportation*. Cela vous convient-il? Nous n'avons pas encore terminé.

M. McILRAITH: C'est bien, en ce qui me concerne.

Le PRÉSIDENT: Nous avons provisoirement songé à convoquer M. Gray, de l'*Atomic Energy*, pour jeudi prochain. Je me demande, si nous terminons l'étude de la *Northern Transportation* la semaine prochaine, si le Comité voudrait que nous procédions à l'étude de l'*Atomic Energy of Canada* jusqu'à ce que nous puissions entendre le président de l'*Eldorado Aviation*?

M. McILRAITH: Vous aviez l'intention de ne convoquer aucun témoin de l'extérieur avant le retour de M. Gilchrist?

Le PRÉSIDENT: C'était l'avis unanime du comité de direction.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, je voulais dire que la lettre de directive de M. Gilchrist à *Price, Waterhouse* devrait être déposée ou produite en même temps que les autres documents, afin qu'il y ait de la suite dans le compte rendu. La lettre de directive de M. Gilchrist sera suivie des divers autres documents.

Le PRÉSIDENT: C'est bien.

M. BEST: Vu que nous pourrions aller bientôt à Chalk-River, nous diriez-vous quand vous croyez que le voyage aura lieu?

Le PRÉSIDENT: Si nous pouvions avoir deux séances en compagnie de M. Gray, jeudi prochain et le mardi suivant, nous pourrions alors aller à Chalk-River.

M. FORGIE: Pour la fin de semaine?

Le PRÉSIDENT: Je pensais que nous pourrions être les hôtes de notre éminent député de cette région.

M. BEST: Proposez-vous que nous voyions M. Gray d'ici une semaine, soit le 20, et le mardi suivant, qui sera le 25, et que nous allions ensuite à Chalk-River les 27 et 28?

Le PRÉSIDENT: J'aimerais aller moi-même à Chalk-River, mais je dois assister à un mariage ce samedi-là.

M. BEST: A mon avis, nous devrions faire venir M. Gray pendant au moins une journée avant notre départ; si nous pouvions faire venir M. Gray mardi prochain, nous pourrions nous y rendre à la prochaine fin de la semaine.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous que nous terminions l'étude de la *Northern Transportation*? A supposer que nous nous réunissions mardi prochain avec l'espoir de faire venir M. Gray jeudi, soit d'ici une semaine. Cela vous conviendrait-il?

M. McILRAITH: Nous devons vous laisser quelque latitude pour fixer la date de votre voyage à Chalk-River. Nous avons constaté dans le passé qu'avant d'être prêts à partir, nous devons pousser assez loin l'interrogatoire du président de l'*Atomic Energy of Canada*.

Le PRÉSIDENT: A mon avis, il nous faut au moins deux séances de comité avant d'aller à Chalk-River. Il se peut que nous ne puissions partir avant la première semaine de mai, mais nous ferons de notre mieux.

APPENDICE «A»

ELDORADO MINING AND REFINING LIMITED

15 juillet 1960

Price, Waterhouse and Co.
Immeuble Canada Cement
Carré Phillips
Montréal 2 (Québec)
Aux soins de M. Frank Willcox

Messieurs,

La présente est la confirmation de notre entretien d'hier, 14 juillet.

Nous avons reçu de la société *Pacific Western Airlines Ltd.* une proposition, dont je vous ai remis les copies et dont une copie est ci-jointe, qui expose un plan lui permettant de prendre en charge notre Division de l'aviation, qui, vous le savez, a son siège à Edmonton.

A sa dernière réunion, le conseil d'administration de l'*Eldorado* a rejeté cette proposition, mais il serait bon, je crois, que nous connaissions l'avis de personnes indépendantes, indiquant si la proposition serait ou non financièrement avantageuse pour l'*Eldorado*.

Si vous pouvez vous charger d'étudier cette proposition, j'aimerais recevoir votre rapport aussitôt que vous le permettra une soigneuse appréciation de tous les éléments.

Veuillez agréer, messieurs, l'expression de ma considération très distinguée.

Le président,
(signature) W. M. GILCHRIST

Pièce jointe

ELDORADO MINING AND REFINING LIMITED

19 décembre 1960

M. Frank Willcox
Price Waterhouse & Co.
Immeuble Canada Cement
Montréal 2 (Québec)

Mon cher Frank,

A la présente sont jointes deux copies de la nouvelle proposition de la *Pacific Western Airlines Limited* visant sa prise en charge de notre Division de l'aviation.

La présente lettre vous autorise à étudier la valeur de la proposition du point de vue de l'*Eldorado*, comme vous avez étudié la proposition précédente, portant la date du 4 mai 1960.

Je prévois que nous serons convoqués devant la Commission des transports aériens, vers le 15 janvier 1961, pour discuter cette question.

Reçois mes cordiales salutations.

Le président,
(signature) W. M. GILCHRIST.

Pièces jointes (2)
c: M. R. E. Waller

APPENDICE «B»

ELDORADO AVIATION LIMITED

RAPPORT SOMMAIRE D'APPRÉCIATION
D'UNE PROPOSITION DE PACIFIC WESTERN AIRLINES LTD. AYANT
TRAIT AUX SERVICES DE TRANSPORT AÉRIEN PRÉSENTEMENT
ASSURÉS PAR L'ELDORADO
AVIATION LIMITED

Septembre 1960

Price, Waterhouse & Co.
Comptables agréés

Montréal, Toronto, Winnipeg, Calgary, Vancouver,
Halifax, Ottawa, Hamilton, Windsor, Edmonton

PRICE, WATERHOUSE & CO.

Immeuble de la banque Impériale,
Edmonton (Alberta)

30 septembre 1960

M. W. M. Gilchrist, président
Eldorado Mining & Refining Company Limited

Monsieur,

Conformément à vos directives, nous avons fait l'appréciation d'une proposition de la société *Pacific Western Airlines*, en date du 4 mai 1960, à l'adresse de l'*Eldorado Mining and Refining Limited*. Dans le présent «rapport sommaire», nous vous présentons nos conclusions, dont le détail se trouve dans le «rapport principal», relié séparément.

Ainsi qu'il a été convenu, nous n'avons pas vérifié les comptes de la société, ces comptes étant sujets à la vérification de l'Auditeur général, mais nous avons entrepris, en rapport avec la tâche qui nous était assignée, un examen général du mode et des méthodes de comptabilité de la société.

Le rapport principal renferme un certain nombre de pièces qui sont plutôt des documents de travail. Leur présence permettra de bien comprendre la façon dont nous sommes arrivés à certains chiffres et à certains calculs.

La proposition dans laquelle la société P.W.A. prévoit l'acquisition de tout l'outillage et de tout le personnel de l'*Eldorado Aviation* ne dit rien des trajets autres que les trajets entre Edmonton et Uranium-City, non plus que de l'important travail de l'*Eldorado Aviation* pour la *Northern Transportation Company Limited*. Par conséquent, nous avons apprécié la proposition de la société P.W.A. en nous fondant sur les autres services qu'assurent les établissements actuels de la société P.W.A. et selon le tarif qu'elle a établi.

La conclusion que nous présentons dans le rapport principal est celle-ci: chaque comparaison de prix de revient que nous avons établie entre les frais qu'entraînerait l'acceptation de la proposition de P.W.A. et les frais actuels d'exploitation de l'*Eldorado Aviation*, montre que le service de P.W.A. coûterait plus cher. Les frais annuels supplémentaires qu'indique le rapport principal, surtout si on les voit dans la perspective des cinq ans du contrat proposé, sont considérables et on doit se rappeler qu'ils ont été calculés avec autant de modération que possible, alors qu'on établissait le prix des services de P.W.A. En outre, la compensation que P.W.A. se propose de verser pour les avions de l'*Eldorado Aviation* et pour les principales pièces de rechange est de beaucoup inférieure à la juste valeur de cet actif, ainsi que l'a signalé le président de l'*Eldorado Aviation*.

En outre, la proposition de P.W.A. présente un certain nombre de questions qui pourraient entraîner de sérieuses difficultés d'exploitation. Un grand nombre de celles-ci sont telles que ce n'est qu'après l'acceptation de la proposition de P.W.A. qu'il serait possible d'apprécier leur véritable importance. La société *Eldorado Aviation* répond à tout ce qu'on attend d'elle, du point de vue de l'exploitation. Dans ces circonstances, il nous semble qu'il y aurait de véritables risques à se défaire d'une entreprise qui a fait ses preuves, en faveur d'une autre entreprise dont l'aptitude à répondre dans la pratique aux besoins peu ordinaires de l'exploitation de l'*Eldorado* est si difficile à apprécier. Le risque suffit à lui seul à rendre discutable la proposition de la P.W.A., mais, lorsqu'aux doutes viennent s'ajouter les conséquences prévues en matière de prix de revient, nous avons la certitude que la proposition ne servirait pas les intérêts de l'*Eldorado*.

Enfin, l'*Eldorado Aviation Limited* est une société en pleine activité, dont le trafic marchandises et voyageurs est considérable et doit être envisagé comme un actif intangible auquel s'attache de la valeur. Cependant, notre étude montre que P.W.A. s'assurerait les droits sur cet actif, aux dépens de l'*Eldorado*.

Nous concluons donc que la proposition de la *Pacific Western Airlines Limited* à l'*Eldorado Mining and Refining Limited* ne doit pas être acceptée.

Veillez agréer, monsieur, l'assurance de notre considération très distinguée.

PRICE, WATERHOUSE & CO.

323
318
313
308
303
300
295
290
285
280
275
270
265
260
255
250
245
240
235
230
225
220
215
210
205
200
195
190
185
180
175
170
165
160
155
150
145
140
135
130
125
120
115
110
105
100
95
90
85
80
75
70
65
60
55
50
45
40
35
30
25
20
15
10
5
0

24888-0-3

ELDORADO AVIATION LIMITED

RAPPORT SOMMAIRE

POINTS SAILLANTS DU RAPPORT PRINCIPAL SUR L'ANALYSE D'UNE PROPOSITION DE LA PACIFIC WESTERN AIRLINES LTD.

Septembre 1960

Renvoi
aux pages
du rapport
principal

1. Introduction:	
Bref exposé sur les objectifs de l'étude.....	347
2. Activité d' <i>Eldorado Aviation</i> :	
Bref aperçu de l'activité de la société.....	347
3. Importance des services proposés par la PWA:	
Il n'est nulle part question dans la proposition de la PWA d'organiser des services aériens autres que les envolées entre Edmonton et Uranium-City (Beaverlodge), exemple: pour répondre aux besoins de la <i>Northern Transportation Company</i> . En étudiant la proposition de la PWA, nous nous sommes par conséquent fondés sur d'autres services que la PWA assure avec les moyens dont elle dispose actuellement et aux tarifs qu'elle a établis.	347
4. Aspect particulier de l'exploitation d' <i>Eldorado Aviation</i> :	
a) Une proportion considérable des frais d'exploitation des DC-4 voyageant à vide vers le Nord est absorbée par le transport de concentrés vers le Sud, dont les frais sont récupérés des acheteurs. En conséquence, l' <i>Eldorado</i> applique des taux de transport plus élevés pour les concentrés que pour d'autres marchandises et, comme nous l'expliquons plus loin, cet aspect est important lorsqu'on établit une comparaison entre les taux de la PWA et ceux d' <i>Eldorado Aviation</i>	348
b) Quelles seraient les conséquences pour la PWA et l' <i>Eldorado Aviation</i> si, les acheteurs ayant décidé de faire expédier leurs marchandises par eau plutôt que par avion, les transports de concentrés en direction du Sud baissaient considérablement?.....	349
c) Les conditions posées dans la proposition de la PWA, selon lesquelles <i>Eldorado</i> devrait assurer la PWA que le trafic-marchandises vers le Nord représentera au moins la moitié du trafic-concentrés vers le Sud pourraient être coûteuses.....	349
5. Frais d'exploitation d' <i>Eldorado Aviation</i> :	
a) Vu la nature de l'enquête dont nous étions chargés, nous n'avons effectué aucune vérification comptable mais nous avons étudié l'ensemble des procédés et méthodes suivis en matière de comptabilité.....	349
b) Nous avons constaté que les frais d'exploitation d' <i>Eldorado Aviation</i> ne sont pas amoindris du fait que la société mère lui accorde des avantages matériels ou parce que cette entreprise est une société de la Couronne..	350
c) Nous avons tenu compte des facteurs particuliers que voici:	
(i) Les services ont été réduits en raison de la fermeture des mines de Lorado et de Rayrock, de changements survenus à Port-Radium, où l'exploitation minière a été transformée en base d'exploration, et du fléchissement de la production de la mine de Beaverlodge. Nous admettons que ces réductions sont compensées dans une certaine mesure par l'augmentation du trafic-marchandises vers le Nord...	350
(ii) Aucune rectification n'a été faite pour le coût des pensions pour services antérieurs (\$40,000) étant donné que les frais supplémentaires de la nouvelle base d' <i>Eldorado Aviation</i> à Nisku se matérialiseront au moment où les versements cesseront, ce qui entraînera une dépense supplémentaire à peu près égale à cette somme.....	350
(iii) L'amortissement par réduction de la balance du compte de 40 p. 100 par année a été porté à 10 p. 100 par année uniformément représentant des frais d'exploitation plus conformes à la réalité.....	350
(iv) Nous avons tenu compte des grosses réparations dans nos calculs..	351
(v) Les intérêts sur les capitaux employés ont été compris dans nos calculs.....	351
d) Nous n'avons pas étudié l'exploitation de l'avion Norseman (ou de l'hélicoptère Sikorsky qui le remplace), mais il ne faut pas perdre de vue ce qui pourrait se passer si, dans le cas où la proposition de la PWA était acceptée, l'hélicoptère était exploité sans les installations d' <i>Eldorado Aviation</i>	351

6. Comparaison entre les frais d'exploitation d'*Eldorado Aviation* et les taux proposés par la *PWA* pour le transport entre Edmonton et Beaverlodge:
- Compte tenu des rectifications mentionnées ci-dessus, nos calculs indiquent que les prix comptés par la *PWA* à l'égard de l'année 1959 dépasseraient de \$26,585 les frais d'exploitation d'*Eldorado Aviation*. En supputant les prix de la *PWA*, ceux de toutes les expéditions de marchandises ont été calculés au taux privilégié de \$5 par 100 livres qui, en réalité, ne s'applique qu'aux quantités de 3,000 livres et plus. 352
 - Une comparaison semblable à celle dont il est question à l'alinéa a) du paragraphe 6 ci-dessus indique, pour les sept mois terminés le 31 juillet 1960, que les prix comptés par la *PWA* dépasseraient les frais d'exploitation d'*Eldorado Aviation* de \$33,036 pour la période en question. 353
 - En analysant les montants supplémentaires mentionnés aux alinéas a) et b) du paragraphe 6, on constate que les prix de la *PWA* sont inférieurs aux frais d'exploitation d'*Eldorado Aviation* à l'égard des concentrés (la Société pouvant en tout cas récupérer ces frais des acheteurs de concentrés) et, à l'avenant, sont plus élevés que ses frais pour d'autres transports. Ainsi, l'augmentation réelle des frais d'exploitation de la Société *Eldorado* serait de \$99,097 d'après les données de 1959, et de \$62,018 d'après celles des sept premiers mois de 1960. 353
 - Quoique la proposition de la *PWA* prévoit un contrat de cinq ans, elle renferme une clause conditionnelle fort importante, savoir: que les taux cités pourront être modifiés avec le consentement de la Commission des transports aériens. 353
7. Comparaison entre les frais d'exploitation d'*Eldorado Aviation* et les tarifs d'horaire fixe de la *PWA* pour les services autres que ceux d'Edmonton à Beaverlodge:
- Afin d'expliquer la situation, une comparaison a été faite entre les services exploités en 1959 d'Edmonton et de McMurray jusqu'à Fort-Smith. Il en résulte, compte tenu des rectifications mentionnées plus haut, que ces services particuliers augmenteraient de \$4,942, ou 33 p. 100 par année les frais d'exploitation de la Société *Eldorado*. 354
 - D'après les calculs effectués à l'égard de tous les services semblables, (les bases dont on s'est servi pour calculer les prix comptés par la *PWA*, que nous expliquons en détail parce qu'elles ne sont, forcément, qu'approximatives, et en tenant compte des modifications expliquées au paragraphe 5 ci-dessus) les prix comptés par la *PWA* dépasseraient de \$45,883 les frais d'*Eldorado Aviation* pour l'année 1959 et de \$13,816 pour les premiers sept mois de 1960. 355
 - Les chiffres du précédent paragraphe b) ne représentent pas des frais supplémentaires pour la société *Eldorado*, puisqu'une partie de cet excédent pourrait être récupérée de l'exploitant de la ligne d'alerte préliminaire. Le coût supplémentaire réel pour la société *Eldorado* serait de \$36,982 d'après les données de l'année 1959 et serait inexistant pour les premiers sept mois de 1960. 355
8. Frais à reporter si la proposition de la *PWA* est acceptée:
L'*Eldorado* devra envisager des frais supplémentaires de l'ordre de \$15,000 ou plus par année pour le triage et l'acheminement des cargaisons de marchandises. 357
9. Conditions proposées par la *PWA* pour l'acquisition de certains biens de l'*Eldorado Aviation*:
L'offre faite par la *PWA* est de \$230,000 inférieure à la valeur équitable des avions DC-3 et DC-4, des pièces détachées et du matériel en stock d'*Eldorado Aviation*. 367
10. Le facteur du coût élevé des avions de remplacement:
Ce facteur, pour les raisons citées, a peu ou pas d'importance pour la société *Eldorado*. 357

- 11. Coût des pensions au titre des services antérieurs:
Si la société mère doit régler le reste de ces frais, il faudrait tenir compte des conséquences du point de vue de l'impôt sur le revenu. 358
- 12. Considérations relatives à l'impôt sur le revenu:
Exception faite de la situation prévue au paragraphe 11 qui précède, ce facteur ne semble guère important. 358
- 13. Considérations relatives à l'exploitation:
La souplesse des services actuels, la place disponible dans les avions d'un voiturier public et la suffisance des services de la PWA sont des facteurs importants qu'il faut considérer soigneusement lorsqu'on étudie la proposition de la PWA. Des facteurs influent aussi sur les frais. 358-360
- 14. Personnel:
Les dispositions définitives à prendre à l'égard du personnel d'Eldorado Aviation sont à étudier. 360
- 15. Besoins futurs en transports aériens des sociétés Eldorado:
La dissolution de la Division de l'aviation doit être étudiée à la lumière des besoins futurs de la société Eldorado. L'activité de cette Société dans le domaine de l'exploration fournit un cas d'espèce. 360
- 16. Avantages de la proposition de la PWA vis-à-vis des collectivités:
Cette question ne tombe pas dans nos attributions mais relève de la ligne de conduite de la Société. 360

APPENDICE «C»

ELDORADO AVIATION LIMITED

RAPPORT PRINCIPAL SUR
L'ANALYSE DE LA PROPOSITION FAITE PAR LA PACIFIC WESTERN
AIRLINES LTD. RELATIVEMENT AUX SERVICES DE TRANSPORT
AÉRIENS ASSURÉS À L'HEURE ACTUELLE PAR ELDORADO
AVIATION LIMITED

Septembre 1960

Price, Waterhouse & Co.
Experts comptables

Montréal, Toronto, Winnipeg, Calgary, Vancouver,
Halifax, Ottawa, Hamilton, Windsor, Edmonton

ELDORADO AVIATION LIMITED

INDEX DU RAPPORT

	PAGE
1. Introduction.....	39
2. Activité d' <i>Eldorado Aviation</i>	39
3. Importance des services proposés par la <i>PWA</i>	39
4. Aspect particulier de l'exploitation d' <i>Eldorado Aviation</i>	40
5. Frais d'exploitation d' <i>Eldorado Aviation</i>	42
6. Comparaison entre les frais d'exploitation d' <i>Eldorado Aviation</i> et les taux proposés par la <i>PWA</i> pour le transport entre Edmonton et Beaverlodge.....	44
7. Comparaison entre les frais d'exploitation d' <i>Eldorado Aviation</i> et les tarifs d'horaire fixe de la <i>PWA</i> pour les services du réseau d' <i>Eldorado Aviation</i> , exception faite des services entre Edmonton et Beaverlodge.....	46
8. Frais à reporter si la proposition de la <i>PWA</i> est acceptée.....	49
9. Conditions proposées par la <i>PWA</i> pour l'acquisition de certains biens de l' <i>Eldorado Aviation</i>	50
10. Le facteur du coût élevé des avions de remplacement.....	50
11. Coût des pensions au titre des services antérieurs.....	50
12. Considérations relatives à l'impôt sur le revenu.....	51
13. Considérations relatives à l'exploitation.....	51
a) Souplesse des services actuels	
b) Place disponible dans les avions d'un voiturier public	
c) Suffisance des services de la <i>PWA</i>	
d) Fermeture de la mine de Port-Radium	
14. Personnel.....	53
15. Besoins futurs en transports aériens des sociétés <i>Eldorado</i>	53
16. Avantages de la proposition de la <i>PWA</i> vis-à-vis des collectivités.....	53
17. Résumé des principales considérations.....	53
18. Conclusions.....	55

ELDORADO AVIATION LIMITED

INDEX DES PIÈCES

- I Exemple de la proposition faite par la PWA le 4 mai 1960.
- II Exposé sommaire sur le réseau des transports aériens d'*Eldorado Aviation*.
- III Données statistiques sur les tonnes-milles et les unités de capacité pour l'année 1959 et les sept mois terminés le 31 juillet 1960.
- IV-a Calcul des frais par unité de capacité et par tonne-mille pour l'année 1959.
- IV-b Calcul des frais rectifiés par unité de capacité et par tonne-mille pour 1959, selon les réductions prévues du trafic, les modifications connexes des prix de revient et les révisions de la comptabilité, et l'intérêt sur les capitaux employés.
- IV-c Rectification du nombre de transports pour l'année 1959 d'après les réductions prévues du trafic.
- IV-d Résumé des rectifications apportées aux frais d'exploitation de 1959 d'après les changements se rapportant aux réductions du trafic, aux révisions de la comptabilité et aux intérêts sur les capitaux employés.
- IV-e Détail des rectifications apportées aux frais d'exploitation de 1959 en vue des réductions prévues de trafic.
- IV-f Détail des rectifications apportées aux frais d'exploitation de 1959 aux fins des révisions de la comptabilité.
- IV-g Détail des rectifications apportées aux frais d'exploitation de 1959 pour les intérêts sur les capitaux employés.
- V-a Calcul du prix de revient par unité de capacité et par tonne-mille pour les sept mois terminés le 31 juillet 1960.
- V-b Calcul du prix de revient rectifié par unité de capacité et par tonne-mille pour les sept mois terminés le 31 juillet 1960 selon les réductions prévues du trafic et les changements connexes dans les révisions des prix de revient et de la comptabilité et par rapport aux intérêts sur les capitaux employés.
- V-c Rectification du nombre de transports pour les sept mois terminés le 31 juillet 1960 d'après des réductions prévues du trafic.
- V-d Résumé des rectifications apportées aux frais d'exploitation des sept mois terminés le 31 juillet 1960 selon les changements se rapportant aux réductions du trafic, les révisions de la comptabilité et les intérêts sur les capitaux employés.
- V-e Détail des rectifications apportées aux frais d'exploitation des sept mois terminés le 31 juillet 1960 en vue des réductions prévues du trafic.
- V-f Détail des rectifications apportées aux frais d'exploitation des sept mois terminés le 31 juillet 1960 à l'égard des révisions de la comptabilité.
- V-g Détail des rectifications apportées aux frais d'exploitation des sept mois terminés le 31 juillet 1960 à l'égard des intérêts sur les capitaux employés.
- VI Calcul des prix de revient des transports effectués en 1959 entre Edmonton et Beaverlodge sur la base des tarifs proposés par la PWA.
- VII Calcul des prix de revient des transports effectués en 1959 par *Eldorado Aviation* entre Edmonton et Beaverlodge.
- VIII Calcul des prix de revient des transports effectués entre Edmonton et Beaverlodge pendant les sept mois terminés le 31 juillet 1960 d'après les tarifs proposés par la PWA.
- IX Calcul des prix de revient des transports effectués par *Eldorado Aviation* entre Edmonton et Beaverlodge pendant les sept mois terminés le 31 juillet 1960.
- X Analyse de l'excédent des frais de la PWA sur les frais d'exploitation des services d'*Eldorado Aviation* entre Edmonton et Beaverlodge, suivant rectification à l'égard des réductions prévues du trafic, des changements connexes des frais, des révisions de la comptabilité et des intérêts sur les capitaux employés pour l'année 1959 et les sept mois terminés le 31 juillet 1960.
- XI Calcul, sur la base des tarifs d'horaire fixe de la PWA, des prix des transports effectués d'Edmonton et de McMurray jusqu'à Fort-Smith en 1959.
- XII Calcul des prix de revient des transports effectués par *Eldorado Aviation* en 1959 d'Edmonton et de McMurray à Fort-Smith.
- XIII Calcul, sur la base des tarifs d'horaire fixe de la PWA (tels que rectifiés en vue des réductions prévues du trafic) du prix des transports effectués sur le réseau d'*Eldorado Aviation* en 1959, exception faite des services exploités entre Edmonton et Beaverlodge.
- XIV Calcul du prix de revient (tel que rectifié) des transports effectués par *Eldorado Aviation* sur ses réseaux en 1959, exception faite des services exploités entre Edmonton et Beaverlodge.
- XV Calcul, sur la base des tarifs d'horaire fixe de la PWA, des prix (tels que rectifiés en vue des réductions prévues du trafic) des transports effectués sur les réseaux d'*Eldorado Aviation* pendant les sept mois terminés le 31 juillet 1960, exception faite des services exploités entre Edmonton et Beaverlodge.

- XVI Calcul du prix de revient (tel que rectifié) des transports effectués par *Eldorado Aviation* sur ses réseaux pendant les sept mois terminés le 31 juillet 1960, exception faite des services exploités entre Edmonton et Beaverlodge.
- XVII Valeur comptable nette de valeur équitable approximative au 31 juillet 1960, du matériel que la PWA propose d'acheter.
- XVIII Valeur comptable nette et valeur de conversion approximative au 31 juillet 1960 des biens de production non compris dans la proposition de la PWA.

ANALYSE D'UNE PROPOSITION FAITE PAR LA PACIFIC WESTERN AIR
LINES LIMITED À L'ÉGARD DE SERVICES DE TRANSPORT
AÉRIEN ASSURÉS À L'HEURE ACTUELLE PAR
ELDORADO AVIATION LIMITED

1. Introduction

Nous avons analysé une proposition faite le 4 mai 1960 par *Pacific Western Airlines Ltd.* («PWA») en vue de fournir à *Eldorado Mining and Refining Limited* des services aériens présentement assurés par *Eldorado Aviation Limited*. Une copie de la lettre renfermant cette proposition (pièce I) est jointe au présent rapport.

Cette étude a été entreprise sur l'ordre de M. W. M. Gilchrist, président d'*Eldorado Mining and Refining Limited*.

2. Activité d'*Eldorado Aviation*

L'*Eldorado Aviation Limited*, filiale dont *Eldorado Mining and Refining Limited* est entièrement propriétaire, assure, en vertu d'une licence de la classe 5 de la Commission des transports aériens, des services aériens réguliers entre une base située à Edmonton, les centres d'exploitation minière et d'exploration de la société en Saskatchewan et dans les Territoires du Nord-Ouest, et les divers postes de la route fluviale de la *Northern Transportation Company Limited* (NTCL), filiale de la société, y compris la base de Tuktoyaktuk d'où cette dernière filiale dessert un secteur de la ligne d'alerte préliminaire. La pièce II montre le tracé de ce réseau.

Eldorado Aviation est propriétaire de deux avions de transport, un DC-3 et un DC-4, qu'elle exploite. Elle a fait dernièrement l'achat d'un hélicoptère S-55 Sikorsky, en remplacement d'un avion Norseman détruit en juin 1960, qu'elle emploie pour les travaux d'exploration de l'*Eldorado* dans la région de Port-Radium. Le 30 juin 1960, le personnel volant était de neuf et les équipes de terre, les proposés à l'entretien et les employés de bureau se chiffraient par 33. En 1959, *Eldorado Aviation* a transporté en tout 6,016.9 tonnes de marchandises et 8,307 voyageurs.

3. Importance des services proposés par la PWA

Les services précis proposés par la PWA n'intéressent que le transport aérien entre Edmonton et Uranium-City, aller et retour, ou, pour employer le nom qu'*Eldorado* donne à la dernière de ces agglomérations, entre Edmonton et Beaverlodge; il n'y est pas fait mention des nombreux autres services de transport aérien qu'*Eldorado Aviation* assure en ce moment. Les dirigeants d'*Eldorado* croient comprendre, d'après la proposition, que la PWA envisage d'assurer ces autres services aux tarifs en vigueur. Il y a lieu de croire que la PWA connaît l'étendue des services assurés par *Eldorado Aviation Limited*, ce qui, joint à la mention dans la proposition de la prise en charge des avions et du personnel d'*Eldorado Aviation* par PWA fait penser que la PWA prévoit qu'*Eldorado Aviation* abandonnera ces services de transport et que PWA les remplacera par des services semblables, sauf peut-être le service assuré à la société-mère pour ses équipes d'exploration. Quoi qu'il en soit, que ceci soit ou non entendu, voilà l'effet pratique de la proposition de la PWA, et on nous a demandé de l'analyser en nous fondant là-dessus.

4. Aspects particuliers des services d'Eldorado Aviation

L'Eldorado Aviation Limited exploite ses services au prix de revient, ses dépenses globales étant réparties entre les divers services d'Eldorado selon le volume de transport effectué pour leur compte. Cette répartition des frais se fait d'après les unités de capacité, représentant des tonnes-milles, plus une rectification pour le nombre de tonnes de capacité inemployée de chaque voyage fondée sur l'insuffisance des charges par rapport à la capacité des avions.

On nous dit que la société Eldorado, au départ, a organisé son propre service de transport aérien surtout pour faciliter les déplacements du personnel et les envois de denrées périssables. Avec le temps, la société Eldorado s'est efforcée d'augmenter le transport des marchandises, efforts qui ont été favorisés par l'expansion de ses entreprises, et elle s'est servie de plus en plus d'avions à cette fin. En 1959, les marchandises ont compté pour 88 p. 100 environ de la quantité transportée.

En 1959, 3,570.5 tonnes de concentrés d'uranium, soit 52 p. 100 du volume global, ont été transportées vers le Sud. Les transports en direction du Sud dépassant ceux effectués vers le Nord, il s'ensuit que la capacité de charge des avions partant vers le Nord n'est pas utilisée dans la même mesure que celle des avions voyageant vers le Sud; ce déséquilibre augmente les frais par tonne-mille et l'administration cherche constamment à rétrécir cette marge. Cette insuffisance de chargements se présente également pour ce qui est des services exécutés pour le compte de la NTCL; étant donné que ces centres doivent être desservis fréquemment et vu la quantité de marchandises à transporter quand les avions s'y rendent, les chargements sont inférieurs à la capacité des avions, de sorte que les services pour le compte de la NTCL tendent à accroître les frais par tonne-mille d'Eldorado Aviation.

Le calcul des unités de capacité comporte une particularité, savoir: les frais de la capacité inemployée ne sont pas récupérés sur les expéditions faites en direction du Nord par des avions devant rapporter des concentrés, du fait que les avions doivent de toute façon faire le voyage à l'aller; dans ces circonstances, les frais de la capacité inemployée des avions partant vers le Nord sont récupérés sur les expéditions en direction du Sud, qui sont composées en grande partie de concentrés. En conséquence, une forte proportion des frais de la capacité inemployée sont récupérés sur les expéditions de concentrés. S'il en est ainsi dans le cas des expéditions par le DC-4, il n'en est pas de même en général des expéditions par le DC-3 qui transporte surtout des concentrés de Port-Radium et de Yellowknife, la capacité inemployée n'ayant que peu d'importance pour ces expéditions du fait que les concentrés étaient pris en charge au retour et qu'il faut de toute façon revenir.

La pièce III montre le nombre de tonnes de capacité inemployée portées au compte de la Division d'Ottawa (il s'agissait de concentrés) pour l'année 1959 et les sept mois terminés le 31 juillet 1960. On constate qu'en 1959, les concentrés ont représenté 54.8 p. 100 des tonnes-milles du DC-4 mais ont défrayé 72.6 p. 100 de la capacité inemployée en comparaison des transports effectués pour la Division de Beaverlodge (il s'agissait surtout de transports entre Edmonton et Beaverlodge) qui ont représenté 34.7 p. 100 des tonnes-milles et n'ont défrayé que 11.3 p. 100 de la capacité inemployée. En 1960, les transports en direction du Nord et du Sud ont été mieux équilibrés et la proportion de capacité inemployée par tonne-mille est passée de 29.5 p. 100 à 22 p. 100 pour le DC-4; les concentrés transportés par le DC-4 en 1960 ont représenté 50.2 p. 100 des tonnes-milles et défrayé 57.7 p. 100 de la capacité inemployée.

On nous dit que ce sont les acheteurs de concentrés qui défraient le transport porté au compte de la Division d'Ottawa pour les expéditions de concentrés, détail significatif lorsqu'il s'agit d'établir une comparaison entre

les frais qui s'imposeraient en vertu de la proposition de PWA et ceux que subit en ce moment l'*Eldorado Aviation* pour ces mêmes transports. S'il en est ainsi, c'est parce que, selon la proposition de PWA, les concentrés et les marchandises ordinaires feraient tous deux l'objet du même taux, alors qu'en vertu des dispositions actuelles les concentrés sont transportés à un taux supérieur à celui des marchandises ordinaires, les concentrés absorbant une si forte proportion des frais de la capacité inemployée. D'autres détails à ce sujet sont donnés plus loin.

On se rendra compte également, d'après des renseignements déjà donnés, que le transport de concentrés est un facteur important de l'activité d'*Eldorado Aviation* et que, dans toute appréciation de cette activité, il faut tenir compte des perspectives de ces expéditions. On les réduit cette année à cause de la fermeture de la mine Lorado, en mai 1960, et de la fermeture de la mine de Port-Radium en septembre prochain; elles ont aussi été réduites lors de la fermeture de la mine de Rayrock en 1959. Les hauts fonctionnaires d'*Eldorado* nous ont cependant fait savoir que, même si les expéditions de la mine de Beaverlodge sont réduites de 300 à 350 tonnes par rapport à celles de 1959 et des premiers sept mois de 1960, il n'y a aucune raison de croire qu'on cessera d'expédier les concentrés des exploitations de Gunnar et de Beaverlodge par avion pendant au moins cinq ans encore, et nous avons accepté cette supposition aux fins de notre étude. Par contre, la disponibilité de concentrés à expédier vers le Sud est sans doute, une des premières raisons pour lesquelles la PWA a fait cette proposition et, en étudiant ce projet, elle doit, tout comme l'*Eldorado*, se demander quelle assurance permet de compter que ces expéditions vont encore se faire par avion à l'avenir car, si nous avons bien compris, c'est, en définitive, aux acheteurs qui défraient le transport d'en décider.

Sauf pour les expéditions d'urgence, l'*Eldorado* a pour habitude d'étudier soigneusement les prix de transport par avion avant de décider d'utiliser ce mode de transport plutôt que d'expédier les marchandises par rail ou par voie d'eau. Les renseignements fournis plus loin indiquent que, si la proposition de la PWA était acceptée, les expéditions par avion coûteraient plus cher et on nous a expliqué qu'un tel état de choses entraînerait une diminution des expéditions courantes de marchandises par avion. Ceci nous amène à l'engagement que la PWA imposerait à *Eldorado* (voir le dernier alinéa de la page 2 de sa proposition) et qui obligerait *Eldorado* à assurer à la PWA un volume (de transport-marchandises et non de passagers, apparemment) égal à la moitié au moins des transports vers le Sud de concentrés d'uranium prévus pour chacune des cinq années faisant l'objet du contrat. En 1959, comptant les expéditions faites de Gunnar mais non celles de la mine de Lorado, 5,093,732 livres de concentrés ont été expédiées de la région de Beaverlodge en direction d'Edmonton comparées à 3,091,015 livres de marchandises transportées d'Edmonton à Beaverlodge; les chiffres correspondants des sept mois terminés le 31 juillet 1960 sont de 3,011,379 livres de concentrés expédiées vers le Sud et de 2,044,718 livres de marchandises transportées en direction du Nord. Selon le vice-président de la Division des mines et de l'exploration d'*Eldorado*, les transports chaque année entre Edmonton et Beaverlodge seront, à l'avenir, de l'ordre de 4,200,000 à 4,400,000 livres de concentrés en direction du Sud et de 3,500,000 à 4,000,000 de livres de marchandises en direction du Nord. Partant de ces données, les expéditions vers le Nord seront supérieures à la moitié des envois de concentrés en direction du Sud mais, comme il est indiqué plus haut, si cet engagement n'était pas pris, un écart pourrait se produire à la suite d'une diminution des expéditions en direction du Nord si les taux proposés par la PWA entraient en vigueur, et il se pourrait qu'*Eldorado* soit ainsi tenue d'expédier par avion des marchandises qu'elle préférerait, à cause des frais, envoyer par eau.

5. Frais d'exploitation d'Eldorado Aviation

Un des premiers éléments dont on doit tenir compte en examinant le projet est celui des frais. En abordant notre étude sous ce rapport, il a fallu tout d'abord nous assurer si nous pouvions nous fier aux prix de revient présentés dans les états financiers de la société. Étant donné que les livres et les comptes de la société sont vérifiés chaque année par l'Auditeur général du Canada, nous n'avons pas fait de vérification; nous nous sommes contentés d'étudier les livres et de nous renseigner dans la mesure où cela nous permettait de nous familiariser avec les méthodes suivies par la société en matière de comptabilité et celles qu'elle emploie pour établir ses prix de revient et répartir ses frais.

Nous avons aussi tenu compte de certains éléments à cause desquels les prix de revient n'auraient pas convenu aux fins particulières de notre étude; sous ce rapport, nous nous sommes demandé, entre autres choses, si *Eldorado Aviation* tirait quelque avantage d'autres sociétés du groupe *Eldorado*, ou de son statut de société de la Couronne, avantage qui pourrait modifier sensiblement ses frais d'exploitation tels qu'enregistrés. Nous n'avons pas eu l'impression que d'autres sociétés du groupe *Eldorado* assumaient des éléments importants des frais d'exploitation, y compris les frais généraux d'administration, d'*Eldorado Aviation*. Cette société est une entreprise complète par elle-même ayant ses propres services de gestion, d'exploitation, d'administration et de comptabilité. Nous n'avons pas eu non plus le sentiment qu'*Eldorado Aviation*, étant société de la Couronne, bénéficie d'avantages qui modifient sensiblement ses frais d'exploitation.

Notre étude a révélé qu'en se servant des frais d'exploitation enregistrés d'*Eldorado Aviation* aux fins d'une enquête semblable, il faut reconnaître certains facteurs, et nous avons par conséquent fait les rectifications voulues afin de tenir compte des points suivants:

a) Il est à prévoir qu'à la suite de la fermeture de la mine de Port-Radium en septembre 1960, jointe à celle de la mine de Lorado près de Beaverlodge en mai 1960 et de l'exploitation de Rayrock à Yellowknife en 1959, le volume des transports diminuera à l'avenir, ce qui fera augmenter les frais d'exploitation par tonne-mille et par unité de capacité. Aussi en avons-nous tenu compte. Nous avons également tenu compte du fait qu'à l'avenir les expéditions de la mine de Beaverlodge seront de 300 à 350 tonnes inférieures au niveau atteint en 1959 et pendant les premiers sept mois de 1960. Les transports en direction du Nord prennent de l'essor, ce qui compense en partie ces réductions, mais ils sont loin de compenser celles qui sont prévues; nous avons effectué une rectification afin que le rythme des expéditions faites en direction du Nord jusqu'à Beaverlodge en 1959 soit égal à celui de 1960 et corresponde au volume moindre d'expéditions prévu pour l'avenir.

b) La société fait des versements spéciaux au titre des frais de pension pour services antérieurs, à raison de \$40,000 par année portant sur la période comprise entre 1959 et 1962. Ces versements annuels sont imputés sur le compte d'exploitation de l'année pendant laquelle ils sont faits. Pour des raisons d'ordre interne, la somme imputée à l'égard de 1959 a été répartie de façon arbitraire et différente de la méthode suivie pour répartition de tous les autres frais. Cette dépense a été répartie de la façon normale dans le redressement des frais. Quoique cette dépense ne soit pas de nature à se présenter de nouveau au cours des années, nous en avons tenu compte pour les raisons données au paragraphe c) qui suit.

c) En 1961 ou 1962, afin de conserver des installations permettant les atterrissages sans visibilité, *Eldorado Aviation* devra déplacer sa base de l'aéroport d'Edmonton au nouvel aéroport de Nisku à 16 milles

- au sud. Pour le moment, les administrateurs ne sont pas en mesure d'évaluer les frais supplémentaires qui seront occasionnés sur ces nouveaux lieux. Cependant, étant donné que les frais employés aux fins de cette étude comprennent un débit de \$40,000 par année au titre de pensions pour services antérieurs (voir le paragraphe b) ci-dessus) qui cessera à peu près au moment où la nouvelle base commencera à fonctionner, on peut présumer, croyons-nous, qu'il a été tenu compte de ce facteur de manière satisfaisante dans la pratique.
- d) La Société pourvoit à l'amortissement des avions et des pièces détachées les plus importantes à raison de 40 p. 100 par année en réduisant la balance du compte. Cette méthode est acceptable mais donne des frais d'amortissement élevés ne permettant pas de comparer à long terme les frais d'exploitation avec les taux de la PWA; de plus, cette façon de procéder permettra de réduire les frais à l'avenir. Nous nous sommes servis d'une autre méthode selon laquelle l'amortissement est calculé de façon uniforme d'après le nombre d'années pendant lesquelles un avion est censé être utilisable (méthode qui nous semble mieux convenir aux fins de cette étude).
- e) Pour des raisons particulières, *Eldorado Aviation* ne tient pas compte des frais des grosses réparations dans sa comptabilité. Les frais ont été rectifiés de façon à comporter une estimation des grosses réparations.
- f) Les intérêts figurant dans la comptabilité de la société représentent des intérêts au taux de 5 p. 100 par année sur un prêt d'*Eldorado* équivalant à la valeur comptable nette des avions DC-4 et DC-3, non comprises les pièces détachées les plus importantes. Un redressement a été effectué pour que les frais d'exploitation englobent l'intérêt sur l'ensemble du capital d'immobilisation et de roulement au taux de 6 p. 100 par année, afin de tenir compte du prix des capitaux employés dans cette étude.

Un autre aspect des méthodes employés par la société pour l'établissement des prix de revient a retenu notre attention. Le prix de l'essence pour avions, qui représente une partie importante de l'ensemble des frais d'exploitation, est beaucoup plus élevé dans le Nord qu'à Edmonton. L'*Eldorado Aviation* ne tient pas compte de cet élément en calculant les prix de ses services, parce que cela complique trop la répartition des frais. Dans cette mesure, le prix de revient des services entre Edmonton et Beaverlodge, tels que nous les présentons plus loin, sont légèrement exagérés, alors que ceux des points situés plus au Nord sont, dans la même mesure, inférieurs au prix réel. Toutefois, cet écart ne nous a pas paru assez important pour justifier une rectification.

Les frais d'exploitation (\$20,047 en 1959) de l'avion Norseman, qui a été remplacé par un hélicoptère Sikorsky au mois d'août 1960, n'ont pas été compris dans l'étude des prix de revient qui suit. Nous n'avons pas, non plus, tenu compte, estimant qu'ils étaient secondaires aux considérations principales, de certains points relatifs aux services d'exploration pour lesquels l'hélicoptère sera employé; nous n'avons pas cherché à établir comment les frais occasionnés par l'achat et l'exploitation d'un hélicoptère sans disposer des installations d'*Eldorado Aviation* (dans le cas où ces services seraient supprimés suivant la proposition de la PWA) ou par l'affrètement d'un appareil semblable selon les besoins, se comparent avec les frais occasionnés par les dispositions actuelles. Ces points, toutefois, ne manquent pas d'importance.

Les frais par unité de capacité de chaque avion, tant sur la base des transports actuels et des frais enregistrés que sur celle des transports et frais

rectifiés pour tenir compte des facteurs mentionnés aux alinéas a) à f) ci-dessus, sont les suivants:

	Avant rectification		Après rectification	
	DC-4	DC-3	DC-4	DC-3
Pour l'année 1959.....	\$.170504	\$.24078	\$.193356	\$.36543
Pour les sept mois terminés le 31 juillet 1960.....	\$.153448	\$.24930	\$.186632	\$.39508

La manière dont ces frais ont été déterminés est expliquée aux pièces IV-a à g (pour 1959) et aux pièces V-a à g (pour 1960).

En raison du volume restreint de transports que, d'après vos calculs, le DC-3 aura à effectuer, les frais rectifiés du DC-3 sont tellement élevés qu'ils ne semblent pas rentables. Étant donné que, malgré les changements qui se sont produits dans le volume des transports, les taux par tonne-mille ont peu varié depuis que la société *Eldorado Aviation* existe, il semble raisonnable de supposer qu'on pourrait réduire l'ampleur des services de sorte que les frais seraient inférieurs aux niveaux indiqués dans nos calculs. Par ailleurs, la réduction des services, dont nous tenons compte dans nos redressements permettrait sans doute d'attribuer au DC-4, à l'avantage du DC-3, une plus forte proportion des frais non attribuables à un avion particulier qu'on ne le fait en ce moment. Toutefois, il ne nous a pas semblé nécessaire, aux fins de notre étude, de rectifier davantage les frais, étant donné que ceux que nous avons modifiés sont, quoi qu'il en soit, inférieurs aux prix des services équivalents de la PWA.

En rectifiant le volume des transports il est possible de calculer immédiatement la répercussion des changements en tonnes-milles. Toutefois, lorsque ces changements sont exprimés en unités de capacité, des facteurs particuliers s'introduisent du fait que les unités de capacité d'autres transports effectués sur les réseaux et leur rapport avec l'ensemble des unités de capacité s'en ressentent. Nous reconnaissons que ces facteurs empêchent de déterminer de façon précise la répartition des frais entre les concentrés et les marchandises ordinaires, de même qu'entre le volume de transports effectués sur les divers secteurs du réseau, mais il est impossible de dire dans quelle mesure. Cette situation, de même que le déplacement de certains frais du DC-3 au DC-4, dont nous parlons au paragraphe précédent, indique que, dans les analyses des frais qui suivent, où les frais des transports entre Edmonton et Beaverlodge et ailleurs dans le réseau sont déterminés séparément, les répartitions des frais de ces transports représentent des calculs approximatifs plutôt que des calculs précis. Néanmoins, les frais globaux sont expliqués et lorsqu'un montant inférieur au montant réel est cité pour un groupe de transports, il est compensé par un montant dépassant dans les mêmes proportions le montant réel pour l'autre.

6. Comparaison entre les prix de revient d'Eldorado Aviation et les taux proposés par la PWA pour le transport entre Edmonton et Beaverlodge

On peut se faire une idée des aspects économiques de la proposition en appliquant les taux offerts par la PWA aux transports effectués par l'*Eldorado* entre Edmonton et Beaverlodge et en comparant les résultats avec les prix de revient de ces transports pour *Eldorado Aviation*. En plus d'établir une telle comparaison d'après les transports réels et les frais enregistrés de la société, nous en avons aussi fait une en nous fondant sur les transports et les frais rectifiés, de façon à tenir compte des facteurs expliqués aux alinéas a) à f) du paragraphe 5 du présent rapport. Voici les chiffres se rapportant à l'année 1959:

	Avant rectification	Après rectification
Taux proposés de la PWA appliqués aux transports effectués entre Edmonton et Beaverlodge en 1959 (pièce VI).....	\$656,984	\$578,843
Frais d' <i>Eldorado Aviation Limited</i> (pièce VII).....	591,838	552,258
Excédent des prix proposés par la PWA sur les frais d' <i>Eldorado Aviation</i>	\$ 65,146	\$ 26,585
Pourcentage de l'excédent des prix de la PWA sur les frais d' <i>Eldorado Aviation</i>	11.0%	4.8%

Il est à noter que, pour le calcul des frais aux taux de la PWA, toutes les expéditions de marchandises ont été multipliées par le taux privilégié de \$5 les cent tonnes applicable aux quantités de 3,000 livres et plus, et qu'ainsi, les chiffres obtenus représentent un minimum; on constate, sous ce rapport, qu'en nous fondant sur le minimum proposé de six voyages par semaine dans chaque direction, le trafic-voyageur à lui seul pourrait être tel qu'on soit obligé de réduire bien des cargaisons à moins de 3,000 livres. Ajoutons que nous avons supposé que les expéditions en partance de l'aéroport de Gunnar, situé à environ 20 milles de Beaverlodge, doivent être considérées comme des transports entre Edmonton et Beaverlodge; d'autre part, nous avons exclu les expéditions de Beaverlodge à Gunnar étant donné que la PWA n'a proposé aucun taux pouvant s'y appliquer.

Il y a lieu de remarquer aussi que la PWA devrait faire approuver les taux proposés par la Commission des transports aériens avant que ceux-ci puissent entrer en vigueur. Il semble que cela ne présenterait aucune difficulté du point de vue d'*Eldorado* du fait que celle-ci ne serait sans doute prête à s'engager que si ces taux étaient approuvés. Il y a cependant un facteur important: c'est que, dans le contrat de cinq ans envisagé, on semble prévoir que les taux cités pourraient, avec l'approbation de la Commission des transports aériens, être modifiés pendant la durée du contrat. Cela pourrait modifier sensiblement les prix des services proposés.

Voici une comparaison semblable que nous avons faite pour les sept mois terminés le 31 juillet 1960:

	Avant rectification	Après rectification
Taux proposés de la PWA appliqués aux transports entre Edmonton et Beaverlodge pendant les sept mois terminés le 31 juillet 1960 (pièce VIII).....	\$371,309	\$332,774
Frais d' <i>Eldorado Aviation Limited</i> (pièce IX).....	280,458	299,738
Excédent des prix proposés de la PWA sur les frais d' <i>Eldorado Aviation</i>	\$ 90,851	\$ 33,036
Pourcentage de l'excédent des prix de la PWA sur les frais d' <i>Eldorado Aviation</i>	32.4%	11.0%

Les frais supplémentaires des transports entre Edmonton et Beaverlodge prévus dans la proposition de la PWA, tels que les montrent les tableaux ci-dessus, ne permettent toutefois pas de mesurer l'effet réel de la proposition sur la société *Eldorado*. Comme nous l'expliquons sous la rubrique «aspects particuliers de l'activité d'*Eldorado Aviation*», les frais de transport que l'on fait supporter aux acheteurs de concentrés sont plus élevés (à cause de l'élément considérable de capacité inemployée des voyages vers le Nord dont ces expéditions sont grevées) que les taux d'autres transports, tous ceux-ci, entre

Edmonton et Beaverlodge, étant effectués pour le compte de la société *Eldorado*. Les résultats sont illustrés à la pièce X où les frais supplémentaires envisagés dans la proposition de la PWA (fondés sur les données modifiées, sont analysés). A l'égard de 1959, l'analyse démontre qu'en laissant de côté les frais pouvant être récupérés des acheteurs de concentrés, les frais réels d'*Eldorado* se chiffrent à \$99,097 au lieu de \$26,585 comme l'indique la première comparaison ci-dessus; l'écart représenterait une réduction de \$72,512 des frais des acheteurs de concentrés. De même, les frais réels de la société *Eldorado* pour les sept mois terminés le 31 juillet 1960 seraient de \$62,018 et non pas de \$33,036, les acheteurs de concentrés bénéficiant d'une réduction des frais de \$28,982. Les expéditions vers le Nord et vers le Sud ayant été mieux équilibrées en 1960 et les frais un peu plus bas, cet aspect a eu moins de répercussions pendant l'année courante.

Ainsi que nous le constatons au paragraphe 5 ci-dessus, les évaluations des unités de capacité ne sauraient être considérées comme précises. Le partage des frais entre les concentrés et les autres marchandises, facteurs importants dans les analyses des frais supplémentaires qui précèdent, est fondé sur des évaluations semblables, de sorte que les résultats sont sujets à cette réserve.

7. *Comparaison entre les frais d'Eldorado Aviation et les tarifs d'horaire fixe de la PWA pour les transports sur le réseau d'Eldorado Aviation, à l'exception des transports entre Edmonton et Beaverlodge.*

En supposant que la proposition prévoit que les transports d'*Eldorado* et de la NTCL, autres que les transports entre Edmonton et Beaverlodge, pour lesquels des taux sont proposés, seraient exploités par la PWA aux taux présentement en vigueur, il y a lieu de faire une comparaison entre les frais occasionnés à ces taux et les frais actuels d'*Eldorado Aviation*. La PWA ne dessert pas tous les points du réseau d'*Eldorado Aviation*, de sorte que nous ne disposons pas de taux qui nous permettraient d'établir des prix pour l'ensemble des transports effectués pendant l'année et de comparer le résultat avec l'ensemble des frais d'*Eldorado Aviation*. En outre, il est difficile aussi de faire une telle comparaison même pour des points compris dans le circuit de la PWA, du fait que la Société *Eldorado Aviation* accumule ces frais selon l'entreprise à facturer plutôt que d'après les points desservis et il est difficile d'accumuler les unités de capacité (savoir, les tonnes-milles rectifiées afin de tenir compte de la capacité inemployée) à l'égard des transports effectués entre des points déterminés.

Toutefois, à titre d'illustration, nous avons fait une comparaison semblable fondée sur les transports effectués d'Edmonton et de McMurray à Fort-Smith en 1959. Voici, en résumé, les résultats obtenus, tant d'après les frais réels que selon les frais remaniés conformément aux considérations des alinéas a) à f) du paragraphe 5 du présent rapport:

	Avant rectification	Après rectification
Tarifs d'horaire fixe de la PWA appliqués aux transports effectués d'Edmonton et de McMurray à Fort-Smith en 1959 (pièce XI).....	\$ 19,876	\$ 19,876
Frais d' <i>Eldorado Aviation Limited</i> (pièce XII).....	12,137	14,934
Excédent des tarifs d'horaire fixe de la PWA sur les frais d' <i>Eldorado Aviation</i>	\$ 7,739	\$ 4,942
Pourcentage de l'excédent des prix de la PWA sur les frais d' <i>Eldorado Aviation</i>	63.8%	33.1%

Une comparaison d'un autre genre a été faite. Elle est fondée sur l'établissement des prix, selon les tarifs d'horaire fixe de la PWA et dans la mesure du possible, de tous les transports (compte tenu de la baisse prévue des transports) sur le réseau de la Société, à l'exception des transports entre Edmonton et Beaverlodge, et sur la comparaison entre les prix ainsi déterminés et les prix de revient de la Société pour ces transports après avoir tenu compte des facteurs mentionnés aux alinéas a) à f) du paragraphe 5 ci-dessus. En étudiant les résultats de ces comparaisons, tels qu'ils sont indiqués plus bas, il faut tenir compte des points suivants (expliqués de façon plus détaillée dans les notes relatives aux pièces):

- a) Les taux de transport des marchandises par avion en direction d'Edmonton et en partance de cette ville varient selon le poids des expéditions distinctes. Nous avons supposé que, lorsque toutes les expéditions entre Edmonton et un point déterminé ont atteint un niveau supérieur à 25,000 livres par année, le taux applicable aux expéditions de plus de 3,000 livres s'appliquait à tous les transports semblables et, aussi, que l'ensemble des transports atteignant des niveaux annuels de 10,000 à 25,000 livres étaient tous faits au taux applicable aux chargements de 1,800 à 3,000 livres et que ceux qui atteignent le niveau annuel de 100 à 10,000 livres bénéficient du taux applicable aux chargements de 100 à 1,800 livres.
- b) Les taux de la PWA intéressant les transports en direction de Port-Radium ne semblent pas convenir au volume de transports envisagé dans la présente étude. Nous nous sommes donc servis à la place des taux moins élevés des expéditions vers Norman-Wells (centre situé à environ la même distance d'Edmonton).
- c) Pour les endroits non desservis par la PWA, nous nous sommes servis des taux applicables à l'endroit le plus rapproché du parcours de la PWA. Pour citer un exemple, le prix des expéditions à destination de Tuktoyaktuk a été calculé au taux appliqué pour Inuvik; autre résultat auquel on arrive en faisant cette supposition; il n'y a pas de prix de la PWA pour les transports de marchandises effectués entre Inuvik et Tuktoyaktuk en 1959 puisqu'on présume que les deux points sont identiques.

Les comparaisons faites sur ces bases sont les suivantes:

	Année terminée le 31 décembre 1959	Sept mois terminés le 31 juillet 1960
Tarifs d'horaire fixe de la PWA appliqués au volume de transports rectifié sur le réseau d'Eldorado Aviation, à l'exclusion des transports effectués entre Edmonton et Beaverlodge, selon les pièces XIII et XV.....	\$254,271	\$147,872
Frais d'Eldorado Aviation Limited, suivant rectification, selon les pièces XIV et XVI.....	208,388	134,056
Excédent des tarifs d'horaire fixe de la PWA sur les frais d'Eldorado Aviation.....	\$ 45,883	\$ 13,816
Pourcentage de l'excédent des prix de la PWA sur les frais d'Eldorado Aviation.....	22.0%	10.3%

Étant donné que les frais de transport vers Tuktoyaktuk et en partance de cette ville sont récupérables de l'exploitant de la ligne d'alerte préliminaire, les frais supplémentaires pour la société Eldorado si la proposition de

la PWA était acceptée, seraient en réalité inférieurs aux frais excédentaires indiqués au tableau ci-dessus. Les frais excédentaires nets de la société Eldorado sont calculés ci-dessous:

	Année terminée le 31 décembre 1959	Sept mois terminés le 31 juillet 1960
Excédent entre les tarifs d'horaire fixe de la PWA sur les frais d' <i>Eldorado Aviation</i> , tel qu'indiqué ci-dessus.....	\$ 45,888	\$ 13,816
<i>Moins</i> —La portion applicable aux services de Tuktoyaktuk—		
Services de Tuktoyaktuk aux tarifs d'horaire fixe de la PWA, selon l'analyse présentée aux pièces XIII et XV.....	\$ 95,678	\$ 68,181
Prix de revient de ce trafic déterminés par répartition des frais globaux du trafic de la NTCL donnés dans les notes accompagnant les pièces XIV et XVI, selon la base de répartition de ces frais par la NTCL—		
1959—62.7% de \$138,400.....	(86,777)	
1960—59.8% de \$90,826.....		(54,314)
Excédent applicable au trafic de Tuktoyaktuk	\$ 8,901	\$ 13,867
Balance de l'excédent des tarifs d'horaire fixe de la PWA sur les frais d' <i>Eldorado Aviation</i> devant être absorbée par la société <i>Eldorado</i>	\$ 36,982	(\$ 51)

En déterminant les frais de transport de marchandises et de passagers à payer par ses postes la NTCL se fonde sur des taux qu'elle a établis elle-même et les frais qu'*Eldorado Aviation* exige d'elle sont répartis proportionnellement entre ces postes. Ces taux ayant été modifiés en 1960 par l'augmentation des prix de transport-passagers, sauf en direction de Tuktoyaktuk, la proportion des frais exigés par *Eldorado Aviation* pour les transports vers Tuktoyaktuk est inférieure à ce qu'elle était en 1959 quoique les transports de marchandises et de passagers vers cet endroit ont été proportionnellement plus élevés pour la période à l'étude. Il ne faudrait pas supposer d'après les chiffres se rapportant à l'année 1960 du tableau qui précède immédiatement qu'exception faite des transports en direction de Tuktoyaktuk, les taux de la PWA sont égaux aux frais rectifiés d'*Eldorado Aviation*; les frais attribués ci-dessus aux transports de Tuktoyaktuk sont fondés sur la répartition des frais faite par la NTCL, alors que les frais modifiés d'*Eldorado Aviation* pour les mêmes transports (fondés sur les unités de capacité) ne sont pas nécessairement les mêmes.

Tout au long du présent rapport, outre les chiffres fondés sur le trafic et les frais rectifiés, nous avons présenté des chiffres fondés sur le trafic et les frais réels. Toutefois, s'il fallait procéder de même pour les comparaisons données immédiatement ci-dessus, il faudrait tenir compte, aux taux de la PWA (en plus des transports de concentrés de la mine de Rayrock à Yellowknife en 1959), de l'écart entre les transports moindres prévu pour Port-Radium (sur lesquels les chiffres ci-dessus sont fondés) et les transports réels de marchandises, de passagers et de concentrés en direction et en partance de ce point; aussi, étant donné que les taux de transport de la PWA pour Port-Radium ne semblent pas appropriés vu le volume des transports visés, il faut

drait se servir de taux arbitraires, à tel point que la comparaison n'aurait plus aucune valeur. Dans l'alternative, nous avons fait la comparaison suivante à l'égard du seul trafic de la NTCL:

	Année terminée le 31 décembre 1959	Sept mois terminés le 31 juillet 1960
Tarifs d'horaire fixe de la PWA, selon les pièces XIII et XV.....	\$254,271	\$147,872
Moins—Éléments de ces tarifs ne se rapportant pas à la NTCL—		
Trafic divisionnaire de Port-Radium mentionné dans la note 7 des pièces XIII et XV..	(74,091)	(43,179)
Trafic divisionnaire de Beaverlodge.....	(7,330)	(3,510)
Tarifs d'horaire fixe de la PWA applicables aux transports réels de la NTCL.....	<u>\$172,850</u>	<u>\$101,183</u>
Frais réels d' <i>Eldorado Aviation Limited</i> à l'égard de transports effectués pour NTCL—		
Frais globaux.....	\$105,718	\$ 64,024
Moins—Frais se rapportant à Edmonton—		
Trafic de Beaverlodge compris dans les pièces VII et IX.....	(2,213)	(554)
Frais d' <i>Eldorado Aviation Limited</i> à l'égard de transports connexes.....	<u>\$103,505</u>	<u>\$ 63,470</u>
Excédent des tarifs d'horaire fixe de la PWA sur les frais d' <i>Eldorado Aviation</i>	<u>\$ 69,345</u>	<u>\$ 37,713</u>
Pourcentage du taux de la PWA excédant les frais d' <i>Eldorado Aviation</i>	<u>67.0%</u>	<u>59.4%</u>
Excédent, tel qu'indiqué ci-dessus.....	<u>\$ 69,345</u>	<u>\$ 37,713</u>
Moins—Partie applicable au trafic de Tuktoyaktuk—		
Trafic de Tuktoyaktuk aux tarifs d'horaire fixe de la PWA.....	\$ 95,678	\$ 68,181
Frais de ce trafic répartis selon la base établie par la NTCL—		
1959—62.7% de \$103,505.....	(64,898)	(37,955)
1960—59.8% de \$63,470.....	\$ 30,780	\$ 30,226
Excédent applicable au trafic de Tuktoyaktuk		
Reste de l'excédent des tarifs d'horaire fixe de la PWA sur les frais d' <i>Eldorado Aviation</i> devant être absorbé par la société <i>Eldorado</i>	<u>\$ 38,565</u>	<u>\$ 7,487</u>

Certains problèmes d'exploitation sont mentionnés plus loin et, quoique les renseignements disponibles ne permettent pas de mesurer en dollars les frais connexes envisagés, il faut néanmoins en tenir compte lorsqu'on étudie les aspects économiques du projet de la PWA.

8. Frais à reporter si la proposition de la PWA était acceptée

Il existe un autre facteur dont il faut tenir compte en étudiant les frais à envisager si la proposition de la PWA était acceptée. Si la PWA se chargeait de tous les transports de passagers et de marchandises pour le compte d'*Eldorado*, il semblerait que certaines fonctions exécutées par *Eldorado Aviation* à l'heure actuelle devraient être maintenues aux frais de la société *Eldorado*. Il faudra sans doute que celle-ci ait son propre personnel et son matériel au terminus de la PWA à Edmonton, ou dans les alentours, afin d'assurer l'au cheminement des cargaisons de marchandises selon la priorité à leur accorder

pour répondre aux divers besoins d'*Eldorado*. Le même service s'occuperait peut-être également d'examiner les factures de la PWA. Il se pourrait qu'*Eldorado* juge nécessaire de maintenir des services semblables à l'aéroport de Beaverlodge.

Au paragraphe 4 de la page 2 de la proposition, la PWA s'engage à fournir sans frais, un personnel qui se chargera de trier et de grouper les marchandises d'*Eldorado* arrivant à son bureau des aéroports d'Edmonton et de Beaverlodge, afin d'assurer que les expéditions d'*Eldorado* soient rassemblées en lots de 3,000 livres ou plus. Les dirigeants de la société *Eldorado* estiment cependant que cela ne suffirait pas et qu'il est essentiel que la société ait ses propres services sur les lieux à cause du volume des transports, du triage à faire, de la priorité à donner aux cargaisons et du besoin constant qu'il y a de donner ou de modifier les instructions concernant la livraison de marchandises arrivant ou partant de l'aéroport (une des fonctions importantes du personnel d'*Eldorado Aviation* selon les dispositions actuelles).

Une dépense de \$15,000 ou plus par année est à envisager sous ce rapport.

9. Conditions proposées par la PWA pour l'acquisition de certains biens de l'*Eldorado Aviation*

Au paragraphe 5 de la page 2 de sa proposition, la PWA s'engage à acheter les avions et les pièces détachées importantes au prix comptable net ainsi que le stock, les pièces détachées et les fournitures disponibles à une juste valeur marchande. On ne voit pas exactement si cet engagement vise aussi l'hélicoptère Sikorsky (l'équivalent de l'avion Norseman au moment où la proposition a été faite) et nous supposons que ce n'est pas le cas.

La valeur comptable nette de ces articles le 31 juillet 1960 et la valeur raisonnable que le président d'*Eldorado Aviation* leur attribue, sont présentées à la pièce XVII. Cette pièce montre que, selon les conditions proposées par la PWA, la vente de ces biens rapporterait environ \$230,000 de moins que le prix raisonnable indiqué.

Les biens d'exploitation que la PWA ne s'est pas engagée à acheter, leur valeur comptable nette le 31 juillet 1960 et leur valeur réalisable telle que calculée par le président d'*Eldorado Aviation*, figurent à la pièce XVIII. Leur valeur réalisable indiquée dépasse la valeur comptable nette d'environ \$17,000. Ce chiffre donne toutefois à supposer qu'on obtiendrait la valeur comptable nette pour l'entrepôt de Beaverlodge; or il est assez douteux qu'un acheteur soit prêt à mettre ce prix à moins que la PWA ne soit disposée à l'acheter.

10. Le facteur du prix élevé des avions de remplacement

Au paragraphe 5 de la page 3 de sa proposition, la PWA explique qu'en signant le contrat proposé *Eldorado* n'aurait plus à envisager l'achat d'avions de remplacement coûteux.

Le président d'*Eldorado Aviation* prête peu de valeur à ce raisonnement. Selon lui, les avions que la Société possède à l'heure actuelle pourront suffire indéfiniment et même si, par suite de circonstances imprévues, il fallait les remplacer, on trouverait des appareils convenables à des prix correspondant d'assez près à ceux du matériel actuel.

11. Frais de pension pour services antérieurs

L'*Eldorado Aviation* s'est engagée à verser des frais de pensions pour services antérieurs, soit \$40,000 par année en 1959, 1960, 1961 et 1962. Si nous avons bien compris, cet engagement serait maintenu même si la société devait cesser toute activité et renvoyer son personnel conformément à la proposition de la PWA. La possibilité de défalcation aux fins d'impôt sur le revenu des versements qui viendront normalement à échéance après la fermeture des

services dépendrait en partie des dispositions prises en vue de régler cet engagement et de la manière dont ce règlement serait comptabilisé; il faudrait donc étudier cette question de près.

12. Considérations se rapportant à l'impôt sur le revenu

L'*Eldorado Aviation Limited* est une société imposable constituée en 1952 au moment où les sociétés de la Couronne ont été assujetties à la loi de l'impôt sur le revenu.

Nous n'avons pas étudié les déclarations d'impôt sur le revenu d'*Eldorado Aviation Limited* mais on nous a fourni les données suivantes à ce sujet:

- a) Étant donné que la société facture les services rendus à ses associés au prix coûtant, elle n'a pas de revenu imposable.
- b) L'excédent figurant sur son bilan représente des éléments non imposables.
- c) La valeur comptable nette de ses biens amortissables coïncide, aux fins du fisc, aux immobilisations non amorties.

D'après l'alinéa c) ci-dessus, tout bénéfice réalisé sur les biens amortissables qu'on liquiderait par suite des transactions expliquées plus haut, entraînerait une « reprise » de l'amortissement qui serait comprise dans le revenu imposable et toute perte subie à la liquidation serait déduite lors du calcul du revenu imposable. Tout bénéfice réalisé dans la liquidation d'articles du stock serait compris dans le revenu imposable et toute perte subie pourrait être déduite aux fins de calcul des impôts. Étant donné que, selon la proposition de la PWA, les avions et les pièces détachées importantes ne seraient pas vendus à un prix dépassant la valeur comptable nette, et qu'il est peu probable que des bénéfices importants (voir pièce XVIII) soient réalisés dans la vente d'autres biens à la PWA ou à d'autres lors de la liquidation de la société *Eldorado Aviation*, il semble peu probable qu'un revenu imposable de quelque importance résulte de ces transactions. En considérant cette situation à la lumière de la situation fiscale de la société, telle que nous l'expliquons au paragraphe précédent, nous sommes portés à croire qu'à part les frais de pension pour services antérieurs, dont nous parlons plus haut, la proposition de la PWA ne comporte aucune considération importante du point de vue de l'impôt sur le revenu, même si, advenant le cas où elle était acceptée, la société *Eldorado Aviation Limited* était liquidée.

13. Considérations se rapportant à l'exploitation

De façon générale, les difficultés d'exploitation se traduisent éventuellement dans les frais. Quoi qu'il soit moins aisé d'apprécier ces difficultés que d'établir des comparaisons directes entre les frais, comme nous l'avons fait plus haut, elles ne sont pas moins importantes et méritent tout autant d'être prises en considération.

Nous avons discuté la proposition de la PWA avec le vice-président au service des mines et de l'exploration de l'*Eldorado* et avec le président de l'*Eldorado Aviation Limited* ainsi qu'avec le directeur général de la NTCL dans l'intention précise de déterminer les questions d'exploitation qui pourraient être touchées si la proposition était acceptée. A la suite de ces discussions, les questions suivantes ont ressorti:

a) Flexibilité de l'exploitation actuelle—

La flexibilité des opérations de l'*Eldorado Aviation Limited* semble être un aspect avec lequel aucun voiturier public ne pourra rivaliser et auquel les dirigeants de l'exploitation de l'*Eldorado* attachent la plus grande importance. Il est fréquent, dit-on, que les envolées soient modifiées en cours de route par message radio afin de ré-

pondre aux cas d'urgence, que l'on devance les voyages pour faire le transport de marchandises qu'il est urgent de transporter, ce qui nécessite l'assemblage des cargaisons avant l'heure prévue afin que le voyage soit rentable, ou qu'on retarde le départ d'avions jusqu'au lendemain, dans l'attente d'articles à transporter d'urgence; il est devenu coutumier d'effectuer des modifications à la dernière minute aux cargaisons pour faire place au trafic qui a la priorité.

- b) Espace disponible dans les avions d'un voiturier public—Certains problèmes se posent au sujet de l'espace que l'*Eldorado* pourrait obtenir pour le transport pressant de ses marchandises dans les appareils de la PWA en concurrence avec d'autres passagers et des expéditeurs qui ont droit à un service égal de la part du voiturier public. Le problème se pose plus particulièrement au sujet des pièces d'urgence et des denrées périssables; il se pose aussi dans le cas des explosifs qui, s'ils ne sont pas embarqués rapidement après leur livraison à l'aéroport, doivent être renvoyés au dépôt du fournisseur. Bien indépendamment de la question d'efficacité de l'exploitation, il faut tenir compte du fait qu'il est peu probable que des expéditions de cette nature puissent constituer un envoi assez lourd pour que l'*Eldorado* bénéficie du plus bas taux. Aux endroits les plus au Nord, où le service actuel de la PWA n'est pas fréquent, il y a des chances que le trafic-marchandises soit retardé plus qu'il ne faudrait en faveur du trafic-voyageurs. Le problème serait particulièrement grave dans le cas des envolées à destination de Tuktoyaktuk qui doivent être prévues de façon à coïncider avec le chargement des navires à cet endroit.
- c) Suffisance du service PWA—Surtout en ce qui a trait aux points les plus au Nord, où la PWA n'assure pas un service fréquent, on se demande si le service que la PWA assurerait serait suffisant. Les besoins de l'*Eldorado* et de la NTCL en fait de transport varient considérablement d'une saison à l'autre et même d'un mois à l'autre, et une ligne aérienne soumise à un horaire devrait modifier son horaire continuellement ou ne faire le transport qu'en petites quantités pendant plusieurs parties de l'année afin d'assurer un service convenable lorsqu'on voudra y recourir. Bear-River-Rapids, poste de la NTCL, n'est pas une escale de la PWA; et cet endroit doit cependant être alimenté de fruits et de légumes frais et périssables chaque semaine de l'été. Port-Radium, base de l'activité de l'*Eldorado* à la fermeture de la mine, n'est maintenant resservi que par un hydravion de la PWA deux fois par mois seulement. C'est un arrêt intermédiaire entre Yellowknife et Coppermine. Les déplacements irréguliers du personnel et de marchandises à Peace-River-Sawmill demanderaient à la PWA, si elle le peut, de faire des escales non prévues à son horaire. L'importante base de la NTCL de Tuktoyaktuk est située au nord d'Inuvik, terminus nord actuel de la PWA; cette dernière est peut-être disposée à prolonger son trajet jusqu'à Tuktoyaktuk mais, comme la piste d'atterrissage à cet endroit ne pourra recevoir le DC-4 avec lequel la PWA dessert actuellement Inuvik, il faudrait y apporter certains changements; il faudrait peut-être stationner un plus petit appareil à Inuvik pour assurer le service jusqu'à Tuktoyaktuk. En outre, la circulation dense qu'il y a en allant à Tuktoyaktuk et en y revenant à certaines périodes du printemps et de l'automne nécessiterait des envolées supplémentaires. Il se peut que pour résoudre certains de ces problèmes on doive recourir à des avions nolisés et cela coûterait sans doute cher.

d) Fermeture de la mine de Port-Radium—D'une importance passagère est la question de la fermeture de la mine de Port-Radium; le travail de nettoyage que cela occasionnera entraînera de nombreux déplacements supplémentaires. Si la proposition de la PWA était acceptée, il ne serait pas souhaitable qu'elle entre en vigueur avant que ces déplacements soient terminés.

14. Personnel:

La plupart des employés de l'*Eldorado Aviation* travaillent pour cette société depuis bon nombre d'années; plusieurs même sont entrés à son service peu après son établissement en 1944. Ils ont acquis une expérience exceptionnelle en ce qui a trait aux problèmes que peut comporter le service aérien du Nord. La façon dont on disposera de ces employés, y compris les privilèges d'ancienneté dont ils jouiront si la PWA les embauche, est l'un des éléments intangibles qu'il faut prendre en considération en étudiant cette proposition.

15. Besoins futurs du groupe de sociétés *Eldorado* en fait de transport aérien:

Un facteur inconnu qui devrait entrer en ligne de compte si on liquide l'*Eldorado Aviation*, c'est la possibilité que de nouvelles entreprises, qui résulteront peut-être des explorations de l'*Eldorado*, aient besoin d'un service aérien que seul un appareil de la société pourrait assurer.

16. Avantages de la proposition de la PWA pour la collectivité:

Dans sa lettre de proposition, la *Pacific Western Airlines Limited* a fait remarquer qu'il est important d'accepter l'entente afin d'empêcher une diminution des services assurés à la collectivité dont l'*Eldorado* fait partie; elle a aussi mentionné les avantages qui en découleraient pour la collectivité en ce sens que les frais de transport seraient moins élevés si la proposition est acceptée. Nous croyons que ce sont des considérations que seuls les responsables de la ligne de conduite de la société peuvent traiter et qui sont d'une nature telle que nous ne pouvons, dans notre rôle, en tenir compte comme il se doit. Par conséquent, nous avons tiré nos conclusions en nous fondant sur des considérations d'ordre pratique seulement.

17. Résumé des principales considérations:

Les considérations suivantes semblent les plus importantes que nous ayons établies dans le présent rapport:

a) L'engagement suivant lequel les expéditions de marchandises en direction de Beaverlodge ne doivent pas être inférieures à la moitié des expéditions de concentrés en direction du sud pourrait obliger l'*Eldorado* à envoyer ses marchandises par avion alors qu'il serait plus pratique et plus rentable de les expédier par bateau (pages 5 et 6).

b) La perspective d'employer un hélicoptère à des fins d'exploration sans qu'on se serve des installations de l'*Eldorado Aviation* ne devrait pas être oubliée (page 9).

c) Le prix demandé par la PWA dépasserait le coût des services assurés par l'*Eldorado Aviation*. D'après des données rectifiées pour tenir compte de la baisse prévue de la circulation et d'après une réévaluation des frais, la différence entre le prix de la PWA et les frais de l'*Eldorado* a été calculé comme il suit; d'après la circulation actuelle et les frais d'exploitation de l'*Eldorado Aviation*, la diffé-

rence entre les prix proposé par la PWA et les frais d'exploitation de l'*Eldorado Aviation* est beaucoup plus considérable qu'il n'est indiqué ci-dessous:

Frais supplémentaires pour une période d'un an, d'après les chiffres de 1959—	
Déplacements entre Edmonton et Beaverlodge (page 12).....	\$ 26,585
Déplacements ailleurs dans le réseau (page 16).....	45,883
Frais de classement des expéditions de marchandises (page 20)....	15,000
	<hr/>
	\$ 87,468
Frais supplémentaires pour une période de sept mois, d'après les chiffres de 1960—	
Déplacements entre Edmonton et Beaverlodge (page 13).....	\$ 33,036
Déplacements ailleurs dans le réseau (page 16).....	13,816
Frais de classement des expéditions de marchandises (7, 12 du montant indiqué ci-dessus).....	8,750
	<hr/>
	\$ 55,602
Montant ci-dessus exprimé sur une base annuelle.....	<hr/>
	\$ 95,317

Cependant, en supposant que la proposition de la PWA est acceptée, quand on rattache les frais supplémentaires aux déplacements de marchandises payés par l'*Eldorado*, et qu'on fait abstraction des frais récupérables des clients extérieurs comme les acheteurs de concentrés et les exploitants de la ligne d'alerte préliminaire, l'effet sur l'*Eldorado* est encore plus grave. Cela s'explique par le fait que les chiffres ci-dessus expriment des différences nettes qui représentent une baisse des frais pour les acheteurs de concentrés et une hausse correspondante des frais de transport assumés par l'*Eldorado*. Fondés là-dessus, les frais supplémentaires ont été calculés de la façon suivante:

Frais supplémentaires pour une période d'un an, d'après les chiffres de 1959—	
Déplacements entre Edmonton et Beaverlodge (page 13).....	\$ 99,097
Déplacements ailleurs dans le réseau (page 17).....	36,982
Frais de classement des expéditions de marchandises (page 20)....	15,000
	<hr/>
	\$151,079
Frais supplémentaires pour une période de sept mois, d'après les chiffres de 1960—	
Déplacements entre Edmonton et Beaverlodge (page 14).....	\$ 62,018
Déplacements ailleurs dans le réseau (page 17).....	(51)
Frais de classement des expéditions de marchandises (7, 12 du montant indiqué ci-dessus).....	8,750
	<hr/>
	\$ 70,717
Montant ci-dessus exprimé sur une base annuelle.....	<hr/>
	\$121,229

Le prix de la PWA employé dans les calculs ci-dessus a été établi sur une base modérée (page 16) et, en ce qui a trait aux expéditions entre Edmonton et Beaverlodge, le taux minimum de la PWA pour le trafic-marchandises est appliqué à toutes les expéditions (page 12).

d) Il n'y a aucune certitude que les taux proposés par la PWA pour le transport entre Edmonton et Beaverlodge ne seront pas augmentés au cours de la période visée par le contrat de cinq ans (pages 12 et 13).

- e) Le prix auquel la PWA propose d'acheter les avions et les principales pièces de rechange est inférieur de \$230,000 à la valeur que le président de l'*Eldorado Aviation* (page 21) estime équitable.
- f) Des difficultés d'exploitation sont prévues. On ne peut s'attendre que la PWA assure un service aussi souple que celui de l'*Eldorado Aviation*; l'*Eldorado* se disputera avec d'autres l'espace dans les véhicules du voiturier public et on se demande si les services de la PWA seront suffisants (pages 23 à 25).
- g) Les événements futurs révéleront peut-être que la dissolution de l'*Eldorado Aviation* n'était pas à conseiller (page 25).

18. Conclusions

En étudiant la proposition de la PWA du point de vue des frais, nous constatons que toutes les comparaisons que nous avons faites entre les frais de transport qu'il faudrait subir si la proposition de la PWA était acceptée et les frais subis actuellement pour le service de l'*Eldorado Aviation*, indiquent que le service de la PWA coûterait plus cher. Les frais annuels supplémentaires mentionnés dans le présent rapport, surtout si on les étudie à la lumière de la période visée par le contrat de cinq ans, représentent une somme considérable; il ne faut pas oublier qu'ils ont été établis de façon à donner une idée aussi modérée que possible du coût des services de la PWA. De plus, l'offre d'achat que la PWA fait à l'*Eldorado Aviation* pour ses appareils et ses principales pièces de rechange est bien inférieure à leur juste valeur, comme l'a fait remarquer le président de l'*Eldorado Aviation*.

La proposition de la PWA présente de plus un certain nombre de problèmes qui pourraient comporter des difficultés importantes d'exploitation. Plusieurs de ces problèmes sont d'une nature telle qu'on ne pourrait en évaluer la véritable importance qu'après avoir accepté la proposition de la PWA. L'*Eldorado Aviation* répond à tous les besoins en ce qui a trait au service. Vu les circonstances, il nous semble qu'il serait hasardeux de rejeter une entreprise qui a déjà fait ses preuves en faveur d'une autre entreprise dont la compétence est si difficile à estimer, si on considère les besoins inusités de l'*Eldorado*. Le risque seul suffit à nous faire douter de l'opportunité d'accepter la proposition de la PWA mais, quand ce risque s'ajoute à une différence de prix, il est certain que la proposition ne saurait avantager l'*Eldorado*.

Enfin, l'*Eldorado Aviation Limited* est une entreprise en pleine activité et on doit considérer l'énorme volume de son trafic-marchandises et de son trafic-voyageurs comme une valeur intangible non négligeable. Toutefois, d'après notre étude, la PWA pourrait jouir de ce droit aux dépens de l'*Eldorado*.

Nous concluons donc que la proposition que la *Pacific Western Airlines Limited* a faite à l'*Eldorado Mining and Refining Limited* ne doit pas être acceptée.

Price Waterhouse Company,
Comptables agréés

Edmonton, le 30 septembre 1960

ELDORADO AVIATION LIMITED

COPIE DE LA PROPOSITION FAITE PAR LA PWA LE 4 MAI 1960

Le 4 mai 1960

Eldorado Mining & Refining Limited
150 rue Kent
Ottawa (Ont.)

A l'attention de M. W. M. Gilchrist

Monsieur,

Nous soumettons à votre attention une offre de service de transport aérien que votre société confie actuellement à l'*Eldorado Aviation Limited*.

Nous sommes disposés à passer avec votre société un contrat de cinq ans en vertu duquel les services suivants vous seront assurés aux taux et conditions énoncés ci-dessous:

(1) La *Pacific Western* consentirait à assurer entre Edmonton (Alb.) et Uranium-City (Sask.) un service aérien pouvant transporter rapidement et efficacement tout le trafic-marchandises et tout le trafic-voyageurs que l'*Eldorado* pourra lui confier à ces endroits.

(2) La *Pacific Western* ferait un minimum de six envolées par semaine dans chaque sens entre Edmonton (Alb.) et Uranium-City (Sask.). Des services supplémentaires seraient assurés pour répondre aux besoins de l'*Eldorado* en fait de transport.

(3) La *Pacific Western* s'engage à transporter le trafic-voyageurs et le trafic-marchandises dans les deux sens, entre Edmonton (Alb.) et Uranium-City (Sask.) aux taux suivants, sous réserve de l'approbation de la Commission des transports aériens:

Tarif-marchandises

Taux la livre 8 cents

Taux les 100 livres \$6.50

Taux les 100 livres par quantités de 1,800 livres mais de moins de 3,000 livres \$5.65

Taux les 100 livres par quantités de 3,000 et plus \$5.00

Tarif pour les voyageurs

Billet aller \$35.00

Enfants—moins de deux ans qui occupent un siège et enfants de deux ans et de moins de 12 ans, la moitié du prix d'un billet pour adulte.

Chaque enfant de moins de deux ans qui n'occupe pas de siège sera transporté gratuitement s'il est accompagné d'un adulte.

Ces taux peuvent être modifiés, à la hausse ou à la baisse, mais seulement avec l'autorisation de la Commission des transports aériens.

4) Le tarif-marchandises cité au paragraphe (3) ci-dessus ne comprend pas les frais de cueillette et de livraison ni à Edmonton (Alb.) ni à Uranium-City (Sask.). La *Pacific Western* s'engagerait cependant à trier gratuitement le trafic-marchandises de l'*Eldorado* qui arrive soit à l'aéroport d'Edmonton (Alb.) ou à celui d'Uranium-City (Sask.) afin d'assurer la consolidation des envois de l'*Eldorado* en expéditions de 3,000 livres ou plus.

(5) La *Pacific Western* s'engagerait à acheter vos avions et les principales pièces à leur valeur comptable amortie et à acheter le stock, pièces de rechange et fournitures en main à la juste valeur marchande.

Les conditions de paiement seront établies à la satisfaction des deux parties.

(6) La *Pacific Western* s'engagerait à embaucher le plus grand nombre possible d'employés qui travaillent déjà pour l'*Eldorado Aviation Limited*.

Nous compterions que l'*Eldorado* accepterait de recourir aux services de la *Pacific Western* pour les déplacements de son personnel entre Edmonton (Alb.) et Uranium-City (Sask.), où l'*Eldorado* réglemente ou influence de tels déplacements, pour l'expédition de tous les concentrés d'uranium qu'elle produit ou que ses sous-traitants produisent, et pour l'expédition de toutes les denrées alimentaires, les biens de consommation durables, les articles de quincaillerie, les pièces de mécanique et tous les autres produits destinés à être transportés par air entre Uranium-City et Edmonton. En ce qui a trait à la circulation en direction nord, vous vous engageriez à assurer à la *Pacific Western* un volume égal à la moitié au moins de la quantité de concentrés d'uranium que vous prévoyez expédier vers le sud au cours de chaque année visée par le contrat; vous devrez aussi fournir au commencement de chaque année une estimation du volume du trafic-marchandises prévu pour l'année qui vient.

A l'appui de notre proposition, nous exposons ci-dessous les avantages dont votre société et l'ensemble de la collectivité bénéficieraient:

(1) Nous soumettrions le tarif proposé à la Commission des transports aériens afin qu'elle l'approuve et que, non seulement votre société mais aussi toute la collectivité bénéficie de taux inférieurs.

(2) Les taux proposés vous permettraient d'épargner environ 25 p. 100 sur le transport des marchandises que vous expédiez actuellement par DC-3 et ils seraient égaux au coût direct que vous payez pour les marchandises que vous expédiez actuellement par DC-4, sans compter les frais intangibles et indirects absorbés par la société mère.

(3) L'effet du tarif-voyageurs proposé sera compensé par un tarif réduit pour les enfants et par un abaissement du coût de la vie attribuable à l'application générale d'un tarif-marchandises inférieur.

Le transport par service aérien de première classe soumis à un horaire présente aussi certains avantages pour le particulier et pour l'*Eldorado*. Ainsi, la plupart des polices d'assurance ne sont valides que pour les envolées prévues à un horaire.

(4) Notre société possède un grand nombre d'appareils capables d'assurer ce service; cela élimine la possibilité d'interruption du service par suite de pannes.

(5) Grâce au contrat proposé, votre société n'aurait pas besoin de songer à acheter d'appareils de remplacement coûteux et épargnerait au chapitre des immobilisations.

(6) Le trafic supplémentaire que nous aurions en vertu du contrat proposé nous permettrait de maintenir notre service quotidien et de songer à acheter des appareils rapides, perfectionnés et efficaces.

A cause de la fermeture de certaines entreprises d'Uranium-City ou des environs, les recettes de la *Pacific Western Airlines Limited* ont considérablement baissé et on prévoit que la société devra demander à la Commission des transports aériens la permission de réduire le nombre de ses envolées dans cette région, à moins que nous ne réussissions à accroître le volume de notre trafic. En conséquence, nous vous faisons remarquer qu'il est de première importance pour la collectivité, de même que pour votre société, qui en est une partie intégrante, de conclure une entente du genre de celle que nous proposons.

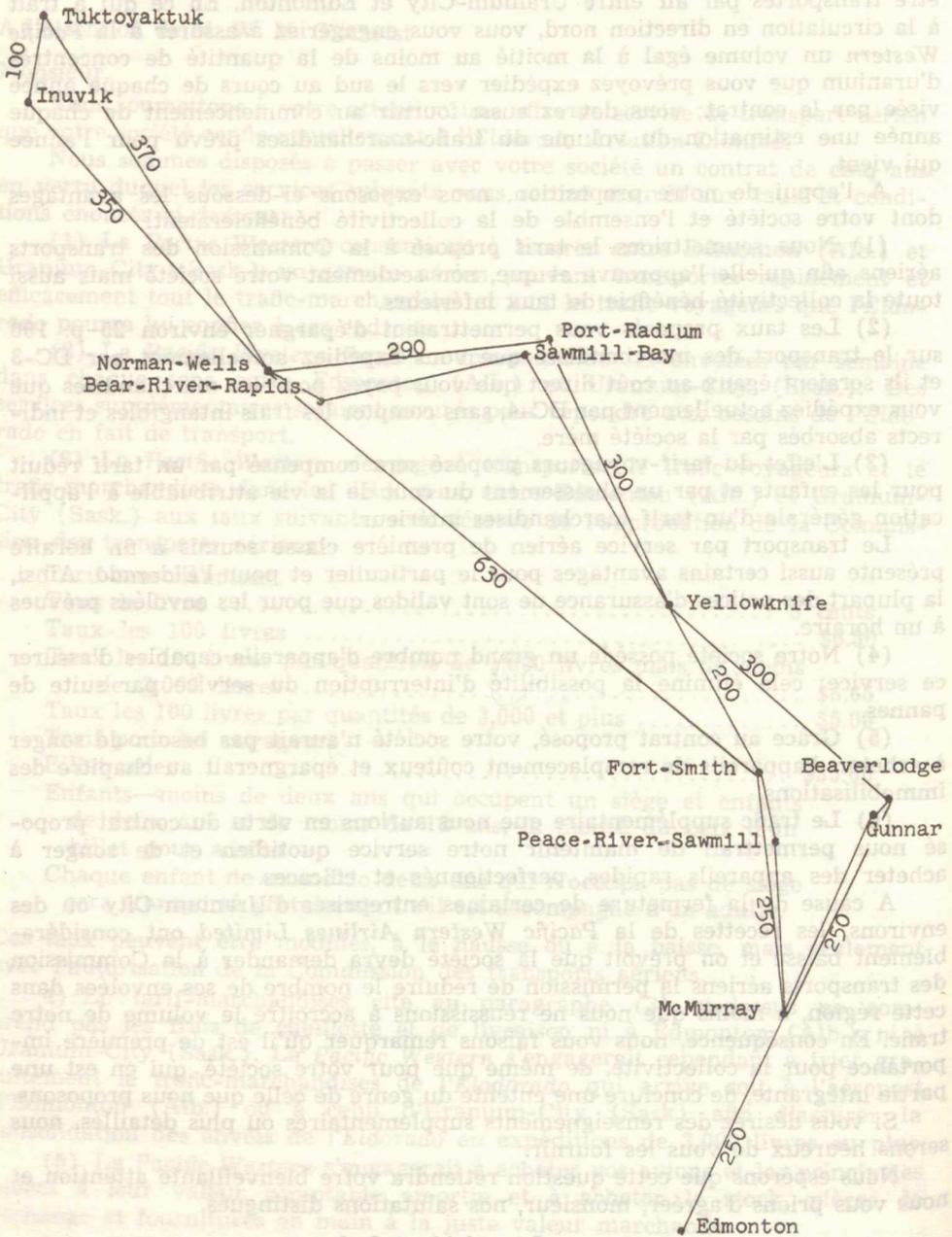
Si vous désirez des renseignements supplémentaires ou plus détaillés, nous serons heureux de vous les fournir.

Nous espérons que cette question retiendra votre bienveillante attention et nous vous prions d'agréer, monsieur, nos salutations distinguées.

Le président de la
PACIFIC WESTERN AIRLINES LIMITED,
 (Signature) K. J. Springer.

ELDORADO AVIATION LIMITED

GRANDES LIGNES DU RÉSEAU DE TRANSPORT AÉRIEN



NOTA: Le nombre de milles indiqué est une norme adoptée par la société et il tient compte du parcours de l'envolée et de l'atterrissage.

ELDORADO AVIATION LIMITED

STATISTIQUES DES TONNES-MILLES ET DES UNITÉS DE CAPACITÉ (EN TONNES)

Année terminée le 31 décembre 1959

Division	Tonnes-milles	Unités de capacité (en tonnes)	Différence représentant la capacité inemployée (en tonnes)	Pourcentage des tonnes-milles	Pourcentage de la capacité inemployée (en tonnes)
DC-4:					
Port-Radium.....	199,857	223,831	23,974	6.4	2.6
Ottawa (concentrés).....	1,710,176	2,379,236	669,060	54.8	72.6
Beaverlodge.....	1,082,855	1,187,039	104,184	34.7	11.3
NTCL.....	125,067	249,029	123,962	4.1	13.5
	3,117,955	4,039,135	921,180	100.0	100.0
Pourcentage de la capacité inemployée par rapport aux tonnes-milles.....				29.5%	
DC-3:					
Port-Radium.....	392,939	456,768	63,829	45.1	35.1
Ottawa (concentrés).....	257,189	273,419	16,230	29.6	8.9
Beaverlodge.....	46,322	68,143	21,821	5.3	12.0
NTCL.....	173,879	253,761	79,882	20.0	44.0
	870,329	1,052,091	181,762	100.0	100.0
Pourcentage de la capacité inemployée par rapport aux tonnes-milles.....				20.9%	

PÉRIODE DE SEPT MOIS SE TERMINANT LE 31 JUILLET 1960

Division	Tonnes-milles	Unités de capacité (en tonnes)	Différence représentant la capacité inemployée (en tonnes)	Pourcentage des tonnes-milles	Pourcentage de la capacité inemployée (en tonnes)
DC-4:					
Port-Radium.....	148,058	168,027	19,969	8.1	5.0
Ottawa (concentrés).....	915,416	1,146,769	231,353	50.2	57.7
Beaverlodge.....	682,050	735,566	53,516	37.4	13.3
NTCL.....	79,489	175,949	96,460	4.3	24.0
	1,825,013	2,226,311	401,298	100.0	100.0
Pourcentage de la capacité inemployée par rapport aux tonnes-milles.....				22.0%	
DC-3:					
Port-Radium.....	216,337	243,099	26,762	43.9	31.0
Ottawa (concentrés).....	157,742	157,742	—	32.0	10.8
Beaverlodge.....	19,903	29,231	9,328	4.0	—
NTCL.....	98,305	148,514	50,209	20.1	58.2
	492,287	578,586	86,299	100.0	100.0
Pourcentage de la capacité inemployée par rapport aux tonnes-milles.....				17.5%	

ELDORADO AVIATION LIMITED

CALCUL DU COÛT PAR UNITÉ DE CAPACITÉ (EN TONNES) ET PAR TONNE-MILLE POUR L'ANNÉE 1959

	DC-4	DC-3
Total des unités de capacité (en tonnes).....	4,039,135	1,052,091
Coût total.....	\$ 688,687	\$ 253,319
Moins—Coût de la pension pour services antérieurs compris (\$40,000).....	31,270	8,730
Coût avant addition du coût de la pension pour services antérieurs.....	\$ 657,417	\$ 244,589
Coût par unité de capacité (en tonnes) avant addition du coût de la pension pour services antérieurs.....	\$.16276	\$.232479
Élément du coût attribuable à la Division d'Ottawa—		
Unités de capacité en tonnes attribuables à la Division.....	2,379,236	273,419
Multipliées par le coût d'une unité avant addition du coût de la pension pour services antérieurs.....	\$ 387,248	\$ 63,564
Plus—coût de la pension pour services antérieurs—arbitrairement attribué à la Division d'Ottawa (\$8,000).....	7,176	824
Coût total applicable à la Division d'Ottawa.....	\$ 394,424	\$ 664,388
Coût par unité de capacité attribuable à la Division d'Ottawa.....	\$.165776	\$.23549
Élément du coût attribuable à d'autres divisions qu'à celle d'Ottawa—		
Unités de capacité en tonnes attribuables à d'autres divisions.....	1,659,899	778,672
Multipliées par le coût d'une unité avant addition du coût de la pension pour services antérieurs.....	\$ 270,169	\$ 181,025
Plus—coût de la pension pour services antérieurs—autre que le montant attribué à la Division d'Ottawa (\$32,000).....	24,094	7,906
Coût total attribuable aux autres divisions.....	\$ 294,263	\$ 188,931
Coût l'unité de capacité attribuable aux autres divisions qu'à celle d'Ottawa	\$.177275	\$.24263
Coût l'unité de capacité si le coût de la pension pour services antérieurs avait été réparti de la même manière que les autres dépenses.....	\$.170504	\$.24078
Total des tonnes-milles.....	3,117,955	870,329
Coût la tonne-mille.....	\$.220878	\$.29106

ELDORADO AVIATION LIMITED

CALCUL DU COÛT RECTIFIÉ PAR UNITÉ DE CAPACITÉ (EN TONNES) ET PAR TONNE-MILLE POUR L'ANNÉE 1959, D'APRÈS LA BAISSÉ PRÉVUE DE LA CIRCULATION ET SES RÉPERCUSSIONS SUR LES FRAIS ET D'APRÈS LES RÉVISIONS COMPTABLES ET L'INTÉRÊT SUR LE CAPITAL EMPLOYÉ

	DC-4	DC-3
Total des unités de capacité, rectifié (Pièce IV-c).....	2,998,611	494,892
Total des frais d'exploitation, rectifié (Pièce IV-d).....	\$ 579,799	\$ 180,847
Coût rectifié par unité de capacité.....	\$.193356	\$.36543
Total des tonnes-milles, rectifié (Pièce IV-c).....	2,366,282	369,496
Coût ajusté par tonne-mille.....	\$.245025	\$.48944

ELDORADO AVIATION LIMITED

REDRESSEMENT DES CHIFFRES DU TRAFIC POUR L'ANNÉE 1959, D'APRÈS LA BAISSE PRÉVUE

	Tonnes-milles		Unités de capacité en tonnes	
	DC-4	DC-3	DC-4	DC-3
Total du trafic-voyageurs et du trafic-marchandises pour l'année.....	3,117,955	870,329	4,039,135	1,052,091
<i>Moins</i> —Baisse prévue du trafic:				
Port-Radium—				
Trafic-marchandises de Radium.....	179,947	277,439	190,153	282,748
Trafic-voyageurs de Radium.....	19,910	115,500	33,678	174,020
Concentrés de Radium.....	142,737	183,826	143,974	183,826
Mouvements de la division de Beaverlodge (Radium).....	18,579	1,693	20,277	2,087
	361,173	578,458	388,082	642,681
<i>Moins</i> —Trafic prévu entre Edmonton et Port-Radium après la fermeture.....		(1)144,000		(1)168,000
	361,173	434,458	388,082	474,681
Concentrés de Lorado éliminés.....	293,931	7,267	386,832	8,574
Concentrés de Rayrock éliminés.....	7,061	59,108	10,087	73,944
Concentrés de Beaverlodge en moins.....	(2)189,508		(3)255,523	
	851,673	500,833	1,040,524	557,199
<i>Moins</i> —Trafic supplémentaire prévu en direction du nord entre Edmonton et Beaverlodge.....	(3)100,000			
	751,673	500,833	1,040,524	557,199
Transports rectifiés du trafic-voyageurs et du trafic-marchandises.....	2,366,282	369,496	2,998,611	494,892

NOTA:

(1) La direction prévoit deux envolées par mois, y compris les voyageurs qui représenteront $\frac{1}{2}$ du nombre de 1959—

2 envolées pendant 12 mois avec charge de, mettons, 6,000 livres dans chaque sens..... 288,000 livres

186 passagers à 200 livres..... 37,200 livres

Différence représentant les marchandises..... 250,800 livres

288,000 livres pour un voyage de 1,000 milles..... 144,000 tonnes-milles

2 envolées pendant 12 mois avec charge de 7,000 livres, soit la capacité de l'appareil..... 168,000 unités de capacité (en tonnes)

(2) La direction de l'*Eldorado* estime que les expéditions de concentrés en provenance de la mine de Beaverlodge se feront au rythme de 2,900,000 livres par année. Les expéditions de 1959 ont dépassé ce rythme de 758,032 livres ou de 189,508 tonnes-milles; ce montant a été exprimé en unités de capacité par l'addition de 34,835 p. 100, soit le pourcentage de la capacité inemployée par rapport aux tonnes-milles des expéditions de concentrés de Beaverlodge en 1959.

(3) La direction de l'*Eldorado* estime que les expéditions de marchandises en direction du nord, d'Edmonton à Beaverlodge, se feront au rythme de 3,500,000 livres par année ou plus et c'est à ce rythme qu'elles se sont faites au cours des sept premiers mois de 1960; toutefois, ces expéditions en direction du nord étaient inférieures de 400,000 livres en 1959. On a estimé raisonnable d'effectuer un redressement à la hausse à l'égard de ce trafic en 1959 étant donné les réductions effectuées pour d'autres transports. Le redressement a été effectué en tonnes-milles seulement (100,000 tonnes-milles); on a supposé que les expéditions se feront vers le nord dans un appareil non chargé destiné à retourner avec des concentrés et que leur effet sur les unités de capacité serait d'ajouter 100,000 unités de capacité au trafic-marchandises de Beaverlodge et de réduire d'autant les concentrés de Beaverlodge.

ELDORADO AVIATION LIMITED

RÉSUMÉ DES RECTIFICATIONS APPORTÉ AUX FRAIS D'EXPLOITATION POUR L'ANNÉE 1959, D'APRÈS
LES CHANGEMENTS SE RAPPORTANT À LA BAISSÉ DU TRAFIC ET AUX RÉVISIONS COMPTABLES,
AINSI QU'À L'INTÉRÊT SUR LE CAPITAL EMPLOYÉ

	DC-4	DC-3
Coût total des appareils utilisés.....	\$688,687	\$253,319
Rectification des frais en prévision de la baisse du trafic (Pièce IV-e):		
Carburant.....	\$ 50,888	\$ 35,686
Réparations.....	27,450	14,607
Rémunération des pilotes.....		15,000
Frais d'atterrissage.....	3,600	1,680
	<u>81,938</u>	<u>66,973</u>
	\$606,749	\$186,346
Rectification des frais d'après les révisions comptables (Pièce IV-f):		
Réduction de l'amortissement prévu.....	\$ 58,656	\$ 14,952
Réserve pour réparations importantes.....	6,500	2,700
	<u>65,156</u>	<u>12,252</u>
	\$554,593	\$174,094
Rectification des frais d'après l'intérêt sur le capital employé (Pièce IV-g).....	25,206	6,753
	<u>25,206</u>	<u>6,753</u>
Frais rectifiés.....	\$579,799	\$180,847

ELDORADO AVIATION LIMITED

DÉTAILS DES RECTIFICATIONS DES FRAIS D'EXPLOITATION POUR L'ANNÉE 1959
EN PRÉVISION DE LA BAISSÉ DU TRAFIC

	DC-4	DC-3
Carburant:		
Coût moyen au gallon.....	\$.397	\$.524
Consommation au mille.....	.897 gal.	.412 gal.
Milles en moins (Port-Radium).....	44,900 milles	161,300 milles
Milles en moins (Lorado).....	60,000 "	4,000 "
Milles en moins (Beaverlodge).....	38,000 "	
	<u>\$ 50,888</u>	<u>\$ 35,686</u>
Réparations:		
Frais des réparations.....	\$ 80,440	\$ 27,000
Heures de vol.....	1,898 h.	1,839 h.
Moyenne des frais de réparation par heure.....	\$ 42.36	\$ 14.68
Heures en moins (Port-Radium).....	207	973
Heures en moins (Lorado).....	270	22
Heures en moins (Beaverlodge).....	171	
	<u>\$ 27,450</u>	<u>\$ 14,607</u>
Rémunération des pilotes:		
Un équipage en moins.....		\$ 15,000
Frais d'atterrissage:		
Frais d'atterrissage par envolée, mettons.....	\$ 30.00	\$ 20.00
Envolées en moins (Port-Radium).....	22	80
Envolées en moins (Lorado).....	60	4
Envolées en moins (Beaverlodge).....	38	
	<u>\$ 3,600</u>	<u>\$ 1,680</u>

NOTA: Le nombre de milles employé pour calculer la baisse du coût du carburant est fondé sur la diminution du nombre d'envolées indiquée dans la Pièce IV-f.

ELDORADO AVIATION LIMITED

DÉTAILS DES RECTIFICATIONS DES FRAIS D'EXPLOITATION POUR L'ANNÉE 1959
D'APRÈS LES RÉVISIONS COMPTABLES

	DC-4	DC-3
Amortissement		
Coût de l'appareil.....	\$471,000	\$ 97,500
Coût des principales pièces.....	99,000	21,000
	<u>\$570,000</u>	<u>\$118,500</u>
Amortissement inscrite, fondé sur le solde dégressif à 40%	\$115,656	\$ 26,802
Amortissement fixe à 10% du coût.....	57,000	11,850
Réserve en trop indiquée.....	<u>\$ 58,656</u>	<u>\$ 14,952</u>
Réserve pour réparations importantes		
Coût estimatif de la réparation.....	\$ 60,000	\$ 36,000
Temps entre les réparations.....	12,000 h.	12,000 h.
Coût l'heure.....	\$ 5.00	\$ 3.00
Heures de vol en 1959.....	1,898	1,839
Moins—Rectification en prévision de la diminution du trafic—		
Edmonton à Radium.....	13 voyages × 9 h.	67 voyages × 12 h.
	117	804
Edmonton à Radium via Beaverlodge.....	9 voyages × 10 h.	13 voyages × 13 h.
	90	169
Beaverlodge à Edmonton (expéditions de Lorado).....	60 voyages 4½ h.	4 voyages × 5½ h.
	270	22
Beaverlodge à Edmonton.....	38 voyages × 4½ h.	.....
	171	.....
	<u>648</u>	<u>995</u>
	<u>1,250</u>	<u>844</u>
Heures rectifiées, mettons.....	1,300	900
Réserve indiquée.....	1,300 × \$5.00	900 × \$3.00
Montant inscrit.....	\$6,500	\$ 2,700
Réserve en moins indiquée.....	<u>\$6,500</u>	<u>\$ 2,700</u>

NOTE: La réduction des envolées est fondée, dans le cas du trafic en direction et en provenance de Port-Radium, sur le nombre d'envolées réelles au cours de la période à l'étude, moins deux envolées par mois, c'est-à-dire le nombre d'envolées en moins; dans le cas des envolées de Beaverlodge à Edmonton, les réductions représentent une estimation du nombre d'envolées à supprimer à cause du moins grand nombre de tonnes que les mines de Lorado et de Beaverlodge feront transporter, comme l'indique la Pièce IV-c.

ELDORADO AVIATION LIMITED

DÉTAILS DES RECTIFICATIONS DES FRAIS D'EXPLOITATION POUR L'ANNÉE 1959,
D'APRÈS L'INTÉRÊT SUR LE CAPITAL EMPLOYÉ

	DC-4	DC-3
Immobilisations dans les appareils et les pièces importantes, amorties à 10% par année de manière fixe:		
Coût, pièce IV-f, acquis en juillet 1957.....	\$570,000	
Amortissement pour 1957.....	28,500	
Valeur comptable nette établie au 1 ^{er} janvier 1958.....	\$541,500	
Coût, pièce IV-f, acquis en février 1958.....		\$118,500
Amortissement pour 1958.....	57,000	10,863
Valeur comptable nette établie au 1 ^{er} janvier 1959.....	\$484,500	\$107,637
Amortissement du 1 ^{er} janvier au 30 juin 1959.....	28,500	5,925
Valeur comptable nette établie au 1 ^{er} juillet 1959.....	\$456,000	\$101,712
Capital employé pour fins de calcul d'intérêt:		
Stock établi d'après les soldes de \$58,406 au 31 juillet 1960 (pièce XVII et réparti dans les proportions de 70% pour le DC-4 et de 30% pour le DC-3.....	\$ 40,884	\$ 17,522
Autre fonds de roulement, mettons, \$75,000, réparti comme ci-dessus.....	52,500	22,500
Valeur comptable nette des appareils et des principales pièces établie au 1 ^{er} janvier 1959, comme ci-dessus.....	484,500	107,637
Autre actif immobilisé, d'après les soldes au 31 juillet 1960 (sans hélicoptère) de \$47,240 (pièce XVIII), réparti comme ci-dessus.....	33,068	14,172
Capital employé pendant les six mois se terminant le 30 juin 1959.....	\$610,952	\$161,831
Amortissement des appareils et des principales pièces pour les six mois terminés le 30 juin 1959, comme ci-dessus.....	28,500	5,925
Capital employé pour les six mois terminés le 31 décembre 1959.....	\$582,452	\$155,906
Rectification de l'intérêt:		
Intérêt sur le capital employé à 6% par année:		
Pour les six mois se terminant le 30 juin 1959.....	\$ 18,329	\$ 4,855
Pour les six mois se terminant le 31 décembre 1959.....	17,479	4,677
	\$ 35,808	\$ 9,532
Intérêt inscrit—5% sur un emprunt égal à la valeur comptable nette des appareils amortis à 40% par année sur le solde dégressif.....	10,602	2,779
Réserve supplémentaire requise.....	\$ 25,206	\$ 6,753

ELDORADO AVIATION LIMITED

CALCUL DU COÛT PAR UNITÉ DE CAPACITÉ ET PAR TONNE-MILLE POUR
LES SEPT MOIS TERMINÉS LE 31 JUILLET 1960

	DC-4	DC-3
Total des unités de capacité (en tonnes).....	2,226,311	578,586
Total des frais.....	\$ 341,623	\$144,242
Coût par unité de capacité.....	\$.153448	\$.24930
Total des tonnes-milles.....	1,825,013	492,287
Coût par tonne-mille.....	\$.187189	\$.29300

PIÈCE V-b

ELDORADO AVIATION LIMITED

PIÈCE V-b

CALCUL DU COÛT RECTIFIÉ PAR UNITÉ DE CAPACITÉ (EN TONNES) ET PAR TONNE-MILLE POUR LES SEPT MOIS TERMINÉS LE 31 JUILLET 1960, D'APRÈS LA BAISSÉ PRÉVUE DU TRAFIC ET SES RÉPERCUSSIONS SUR LES FRAIS ET D'APRÈS LES RÉVISIONS COMPTABLES ET L'INTÉRÊT SUR LE CAPITAL EMPLOYÉ

	DC-4	DC-3
Total des unités de capacité, rectifié (pièce V-c).....	1,722,991	284,063
Total des frais d'exploitation, rectifié (pièce V-d).....	\$ 321,566	\$112,228
Coût rectifié par unité de capacité.....	\$.186632	\$.39508
Total des tonnes-milles, rectifié (pièce V-e).....	1,383,730	211,168
Coût rectifié par tonne-mille.....	\$.232391	\$.53146

ELDORADO AVIATION LIMITED

PIÈCE V-c

RECTIFICATION DU TRAFIC POUR LES SEPT MOIS TERMINÉS LE 31 JUILLET 1960 D'APRÈS LA BAISSÉ PRÉVUE DU TRAFIC

	Tonnes-milles		Unités de capacité	
	DC-4	DC-3	DC-4	DC-3
Total du trafic-voyageurs et du trafic-marchandises pour la période à l'étude.....	1,825,013	492,287	2,226,311	578,586
Moins—Réductions prévues du trafic				
Port-Radium—				
Trafic-marchandises de Radium.....	138,588	148,881	149,284	150,317
Trafic-voyageurs de Radium.....	9,470	67,456	18,743	92,782
Concentrés de Radium.....	100,439	147,252	100,439	147,252
Trafic de la division de Beaverlodge (Radium).....	540	1,100	630	1,742
Moins—Trafic prévu entre Edmonton et Port-Radium après la fermeture.....	249,037	364,689	269,096	392,093
Concentrés de Lorado éliminés.....	72,189	430	88,954	430
Concentrés de Beaverlodge en moins.....	120,057 ⁽²⁾	145,270 ⁽²⁾
Rectification du trafic-voyageurs et du trafic-marchandises.....	1,383,730	211,168	1,722,991	284,063

NOTA:

(1) La direction prévoit deux envolées par mois, y compris les voyageurs qui représenteront $\frac{1}{4}$ du nombre de 1959—

2 envolées pendant 7 mois à, mettons, 6,000 livres dans chaque sens. 168,000 livres
108 passagers à 200 livres..... 21,600 livres

Différence représentant les marchandises..... 146,400 livres

168,000 livres pour un voyage de 1,000 milles..... 84,000 tonnes-milles

2 envolées pendant 7 mois avec charge de 7,000 livres, soit la capacité de l'appareil..... 98,000 unités de capacité (en tonnes)

(2) La direction de l'Eldorado estime que les expéditions de concentrés de la mine de Beaverlodge (y compris les expéditions en vertu du contrat avec Lorado comme étant distinctes des expéditions réelles de la mine Lorado) se feront au rythme de 2,900,000 livres par année. Les expéditions réelles au 31 juillet 1960 dépassaient ce rythme de 480,229 livres, soit 120,057 tonnes-milles; ce montant a été exprimé en unités de capacité par l'addition de 21 p. 100, soit le pourcentage de la capacité inemployée par rapport aux tonnes-milles des expéditions de concentrés de Beaverlodge au cours de la période à l'étude.

ELDORADO AVIATION LIMITED

RÉSUMÉ DES RECTIFICATIONS DES FRAIS D'EXPLOITATION POUR LES SEPT MOIS TERMINÉS LE 31 JUILLET 1960 ÉTABLI D'APRÈS LA BAISSE PRÉVUE DU TRAFIC, LES RÉVISIONS COMPTABLES ET L'INTÉRÊT SUR LE CAPITAL EMPLOYÉ

	DC-4	DC-3
Total des frais d'exploitation des appareils.....	\$341,623	\$144,242
Rectification des frais d'après la baisse prévue du trafic (pièce V-e):		
Carburant.....	\$ 21,687	\$ 18,423
Réparations.....	8,750	7,347
Rémunération des pilotes.....		8,750
Frais d'atterrissage.....	1,500	800
	31,937	35,320
	\$309,686	\$108,922
Rectification des frais d'après les révisions comptables (pièce V-f):		
Réduction de la réserve d'amortissement.....	\$ 7,266	\$ 2,639
Réserve pour réparations importantes.....	4,000	1,800
	3,266	839
	\$306,420	\$108,083
Rectification des frais d'après l'intérêt sur le capital employé (pièce V-g).....	15,146	4,145
Frais rectifiés.....	\$321,566	\$112,228

ELDORADO AVIATION LIMITED

DÉTAILS DES RECTIFICATIONS DES FRAIS D'EXPLOITATION POUR LES SEPT MOIS TERMINÉS LE 31 JUILLET 1960 D'APRÈS LA BAISSE PRÉVUE DU TRAFIC

	DC-4	DC-3
Carburant:		
Coût moyen au gallon.....	\$.383	\$.543
Consommation au mille.....	.906 gal.	.422 gal.
Milles en moins (Port-Radium).....	24,500 milles	80,400 milles
Milles en moins (Lorado).....	14,000 "	4,858
Milles en moins (Beaverlodge).....	24,000 "	8,328
	\$ 21,687	\$ 18,423
Réparations:		
Coût des réparations.....	\$32,537	\$15,502
Heures de vol.....	1,056 h.	1,021 h.
Coût moyen des réparations à l'heure.....	\$ 30.81	\$ 15.18
Heures en moins (Port-Radium).....	113	3,482
Heures en moins (Lorado).....	63	1,941
Heures en moins (Beaverlodge).....	108	3,327
	\$ 8,750	\$ 7,347
Rémunération des pilotes:		
Un équipage en moins (7/12 du coût annuel).....	\$ 7,850	\$ 7,850
Frais d'atterrissage:		
Frais d'atterrissage par envolée, mettons.....	\$30.00	\$20.00
Envolées en moins (Port-Radium).....	12	40
Envolées en moins (Lorado).....	14	420
Envolées en moins (Beaverlodge).....	24	720
	\$ 1,500	\$ 800

NOTA: Le nombre de milles employé dans le calcul de la baisse des frais de carburant est fondé sur le nombre d'envolées en moins indiqué dans la pièce V-f.

ELDORADO AVIATION LIMITED

DÉTAIL DES RECTIFICATIONS APPORTÉES AUX FRAIS
D'EXPLOITATION AUX FINS DES RÉVISIONS DE LA COMPTABILITÉ
À L'ÉGARD DES SEPT MOIS TERMINÉS LE 31 JUILLET 1960

	DC-4		DC-3	
Amortissement:				
Coût des avions.....	\$471,000		\$ 97,500	
Coût des pièces détachées importantes.....	99,000		21,000	
	<u>\$570,000</u>		<u>\$118,500</u>	
Amortissement dépressif calculé à raison de 40%..	\$ 40,516		\$ 9,551	
Amortissement uniforme calculé à raison de 10% du coût (7/12 du montant annuel).....	\$ 33,250		\$ 6,912	
Provision excédentaire indiquée.....	<u>\$ 7,266</u>		<u>\$ 2,639</u>	
Provision pour réparations importantes:				
Coût estimatif des réparations.....	\$ 60,000		\$ 36,000	
Délai entre les réparations.....	12,000 h.		12,000 h.	
Prix de revient à l'heure.....	\$ 5.00		\$ 3.00	
Heures de vol, pendant la période à l'étude.....	1,056		1,021	
Moins—Rectification afin de tenir compte des dimi- nutions de trafic—				
Edmonton à Radium.....	7 voyages		36 voyages	
	× 9 h.	63	× 12 h.	432
Edmonton à Radium via Beaverlodge.....	5 voyages		4 voyages	
	× 10 h.	50	× 13 h.	52
Beaverlodge à Edmonton (Expéditions Lorado)	14 voyages			
	× 4½ h.	63		
Beaverlodge à Edmonton.....	24 voyages			
	× 4½ h.	108		
		<u>284</u>		<u>484</u>
		<u>772</u>		<u>537</u>
Nombre d'heures rectifiées, approximative- ment.....	800		600	
Provision indiquée.....	800 × \$5.00	\$ 4,000	600 × \$3.00	\$ 1,800
Montant enregistré.....				
Insuffisance indiquée de la provision.....		<u>\$ 4,000</u>		<u>\$ 1,800</u>

NOTA: Dans le cas du trafic vers et en partance de Port Radium, la diminution des voyages est fondée sur le nombre de voyages réellement effectués pendant la période à l'étude moins deux voyages par mois, savoir, le nombre de voyages prévus lors de la diminution; dans le cas des voyages effectués de Beaverlodge à Edmonton, les diminutions représentent une estimation du nombre de voyages qui seront éliminés en vue de la diminution des chargements expédiés des mines de Lorado et de Beaverlodge telle que le montre la pièce V-c.

ELDORADO AVIATION LIMITED

DÉTAIL DE LA RECTIFICATION APPORTÉE AUX FRAIS D'EXPLOITATION DES SEPT MOIS TERMINÉS LE 31
JUILLET 1960 AFIN DE CALCULER LES INTÉRÊTS SUR LE CAPITAL UTILISÉ

	DC-4	DC-3
Immobilisations en avions et en pièces détachées importantes, amorties uniformément à raison de 10% par année:		
Coût selon la pièce V-f.....	\$570,000	\$118,500
Valeur comptable nette calculée au 1 ^{er} juillet 1959 selon la pièce IV-g.....	\$456,000	\$101,712
Amortissement du 1 ^{er} juillet au 31 décembre 1959.....	28,500	5,925
Valeur comptable nette calculée, 1 ^{er} janvier 1960.....	\$427,500	\$ 95,787
Amortissement du 1 ^{er} janvier au 1 ^{er} juillet 1960.....	28,500	5,925
Valeur comptable nette calculée, 1 ^{er} juillet 1960.....	\$399,000	\$ 89,862
Capital employé aux fins des calculs de l'intérêt:		
Inventaires fondés sur les balances de \$58,406 au 31 juillet 1960 selon la pièce XVII, dont 70% sont alloués aux DC-4 et 30% aux DC-3.....	\$ 40,884	\$ 17,522
Autres capitaux d'exploitation, mettons \$75,000, alloués dans les mêmes proportions que ci-dessus.....	52,500	22,500
Valeur comptable nette calculée des avions et des pièces de rechange importantes au 1 ^{er} janvier 1960, telle que ci-dessus.....	427,500	95,787
Autres avoirs fondés sur les balances de \$47,240 au 31 juillet 1960 (non compris l'hélicoptère), selon la pièce XVIII, alloués ainsi qu'indiqué ci-dessus.....	33,068	14,172
Capital employé pendant les six mois terminés le 30 juin 1960.....	\$553,952	\$149,981
Moins—Amortissement des avions et des pièces détachées importantes à l'égard des six mois terminés le 30 juin 1960, telle qu'indiqué ci-dessus.....	28,500	5,925
Capital employé pendant le mois de juillet 1960.....	\$525,452	\$144,056
Rectification des intérêts:		
Intérêt sur le capital employé à raison de 6% par année:		
A l'égard des six mois terminés le 30 juin 1960.....	\$ 16,619	\$ 4,499
A l'égard du mois de juillet 1960.....	2,627	720
	\$ 19,246	\$ 5,219
Intérêts enregistrés—5% sur un emprunt égal à la valeur comptable nette des avions amortis dégressivement à raison de 40% par année.....	4,100	1,074
Provision supplémentaire requise.....	\$ 15,146	\$ 4,145

ELDORADO AVIATION LIMITED

CALCUL DES PRIX DE REVIENT DES TRANSPORTS EFFECTUÉS ENTRE EDMONTON ET BEAVER LODGE EN 1959
SELON LES TARIFS PROPOSÉS PAR LA PWA

Aux fins de la comparaison avec les prix de revient (sans rectification):

Marchandises—				
Nombre de livres, selon la pièce VII.....			9,669,772	
Montant à raison de \$5 par 100 livres (taux minimum).....				\$483,489
Passagers—				
Nombre de passagers, selon la pièce VII.....		5,282		
Adultes.....	4,632 à \$35		\$ 162,120	
Enfants.....	659 à 17.50		11,375	173,495
	5,282			
Total.....				<u>\$656,984</u>

Aux fins de la comparaison avec les prix de revient (suivant rectification), fondée sur les transports rectifiés

Marchandises—				
Nombre de livres, selon la pièce VII.....			8,106,953	
Montant à raison de \$5 les 100 livres (taux minimum).....				\$405,348
Passagers, tels que ci-dessus.....				173,495
Total.....				<u>\$578,843</u>

NOTA: Le nombre d'enfants transportés a été fourni par Eldorado suivant analyse.

ESTADORA EL BEAVERLODGE EN 1959
 CUESTA DE PRIX DE REVIENT DE TRANSPORTS ENTRE EDMONTON ET BEAVERLODGE EN 1959
 EL DORADO AVIATION LIMITED

ELDORADO AVIATION LIMITED

CALCUL DES PRIX DE REVIENT D'ELDORADO AVIATION À L'ÉGARD DE TRANSPORTS EFFECTUÉS ENTRE
EDMONTON ET BEAVERLODGE EN 1959

	Marchandises (livres)		Passagers (nombre)		Tonnes-milles		Unités de capacité		Frais (avant rectification)		Frais (suivant rectification)	
	DC-4	DC-3	DC-4	DC-3	DC-4	DC-3	DC-4	DC-3	DC-4	DC-3	DC-4	DC-3
Frais débités à la Division d'Ottawa:												
Marchandises, selon récapitulation des opérations—												
Concentrés de Beaverlodge.....	3,630,074	27,958			907,520	6,988	1,223,650	7,075	202,854	1,666	236,600	2,585
Concentrés de Gunnar.....	1,435,700				358,927		614,693		101,902		118,855	
Concentrés de Lorado.....	1,715,722	29,065			293,931	7,267	386,832	8,574	64,128	2,019	74,796	3,133
Frais débités à la Division de Beaverlodge:												
Marchandises, selon récapitulation des opérations.....												
Passagers, selon récapitulation des opérations.....	3,395,033	99,624			842,955	22,937	850,076	28,547	150,699	6,905	164,367	10,399
Moins—Éléments y compris—												
Edmonton à Port Radium.....					(4)		(400)					
Beaverlodge à Port Radium.....	(23,297)	(1,575)	(5)		(7)	(7,289)	(893)					
Port Radium à Edmonton.....			(1)		(1)	(100)	(100)					
Port Radium à Beaverlodge.....	(37,300)				(5)	(11,190)	(300)					
Edmonton à McMurray.....					(1)		(25)					
Edmonton à la scierie de la rivière la Paix.....		(37,948)			(51)		(9,629)					
Scierie de la rivière la Paix à Edmonton.....		(3,000)			(42)		(2,280)					
Beaverlodge à McMurray.....	(4,550)					(569)						
Beaverlodge à Gunnar.....	(34,445)					(344)						
Yellowknife à Edmonton.....					(1)		(70)					
Fort Smith à Edmonton.....					(1)		(50)					
Total, selon l'analyse détaillée effectuée.....							(22,414)	(24,482)	(3,973)	(5,940)	(4,334)	(8,946)
Frais débités à la NTCL:												
Selon l'analyse détaillée effectuée—												
Edmonton à Beaverlodge.....	17,435	795	64	3	7,559	349	8,199	379	1,453	92	1,585	138
Beaverlodge à Edmonton.....	481		54	5	2,820	250	3,360	300	596	72	650	110
Total.....	9,554,853	114,919	4,908	374	2,634,120	47,429	3,401,359	59,989	577,395	14,443		
	114,919		374						14,443			
	9,669,772		5,282						591,838			

Rectifications apportées au trafic (pièce IV-a)—

Diminution des concentrés de Beaverlodge.....	(758,032)		(189,508)		(255,523)		(49,407)
Diminution des concentrés de Lorado.....	(1,175,722)	(29,065)	(293,931)	(7,267)	(386,832)	(8,574)	(74,796) (3,133)
Augmentation des transports de Beaverlodge vers le Nord.	400,000		100,000		100,000		19,336
Diminution des unités de capacité des concentrés de Beaverlodge selon la rectification faite ci-dessus.....					(100,000)		(19,336)
	(1,533,754)	(29,065)	(383,439)	(7,267)	(642,355)	(8,574)	533,470 17,788
	(29,065)						18,788
	(1,562,819)						
Total rectifié.....	8,106,963	5,282	2,250,681	40,162	2,759,004	51,415	552,258

ELDORADO AVIATION LIMITED

CALCUL DES PRIX DE REVIENT DES TRANSPORTS EFFECTUÉS ENTRE EDMONTON ET BEAVERLODGE PENDANT LES SEPT MOIS TERMINÉS LE 31 JUILLET 1960 SELON LES TARIFS PROPOSÉS PAR LA PWA

Aux fins de la comparaison avec les frais (sans rectification):

Marchandises—				
Nombre de livres, selon la pièce IX.....		5,503,989		
Montant à raison de \$5 les 100 livres (taux minimum).....			\$275,199	
Passagers—				
Nombre de passagers, selon la pièce IX.....		2,926		
Adultes.....	2,566 à \$35		\$ 89,810	
Enfants.....	360 à 17.50		6,300	96,110
		<u>2,926</u>		
Total.....				<u>\$371,309</u>

Aux fins de la comparaison avec les frais (suivant rectifications), selon les transports rectifiés:

Marchandises—				
Nombre de livres, selon la pièce IX.....		4,733,284		
Montant à raison de \$5 les 100 livres (taux minimum).....			\$236,664	
Passagers, tels qu'indiqués ci-dessus.....			96,110	
Total.....				<u>\$332,774</u>

NOTA: La proportion entre le nombre d'enfants et le nombre total de passagers est supposée être la même qu'en 1959.

pour le prix de revient des transports effectués entre Edmonton et Beaverlodge pendant les sept mois terminés le 31 juillet 1960 selon les tarifs proposés par la PWA

PIÈCE VII
ELDORADO AVIATION LIMITED
CALCUL DES PRIX DE REVIENT DES TRANSPORTS EFFECTUÉS ENTRE EDMONTON ET BEAVERLODGE PENDANT LES SEPT MOIS TERMINÉS LE 31 JUILLET 1960 SELON LES TARIFS PROPOSÉS PAR LA PWA

Pris applicables à destination d'Edmonton
Marchandises, selon les indications des rectifications
Consommables de Beaverlodge
Consommables de Edmonton
Consommables de Calgary

Pris applicables à destination de Beaverlodge
Marchandises, selon les indications des rectifications
Passagers, selon les indications des rectifications
Moyens, consommables et services
Indemnités et Ferry Passages
Remboursements à Port, Edmonton
Port, Calgary & Edmonton
Port, Red Deer & Beaverlodge
Remboursements à Calgary
Subvention à la maintenance de la piste de l'Edm.
Indemnité de la piste de l'Edm. à Beaverlodge
Remboursements à Calgary
Remboursements à Edmonton
Valeurs de l'Edm. à Edmonton
Port, Calgary & Edmonton

Prix de revient des transports effectués entre Edmonton et Beaverlodge pendant les sept mois terminés le 31 juillet 1960 selon les tarifs proposés par la PWA

Pris applicables à destination d'Edmonton
Marchandises, selon les indications des rectifications
Consommables de Beaverlodge
Consommables de Edmonton
Consommables de Calgary

Pris applicables à destination de Beaverlodge
Marchandises, selon les indications des rectifications
Passagers, selon les indications des rectifications
Moyens, consommables et services
Indemnités et Ferry Passages
Remboursements à Port, Edmonton
Port, Calgary & Edmonton
Port, Red Deer & Beaverlodge
Remboursements à Calgary
Subvention à la maintenance de la piste de l'Edm.
Indemnité de la piste de l'Edm. à Beaverlodge
Remboursements à Calgary
Remboursements à Edmonton
Valeurs de l'Edm. à Edmonton
Port, Calgary & Edmonton

Total

ELDORADO AVIATION LIMITED

PIECE IX

CALCUL DES PRIX DE REVIENT D'ELDORADO AVIATION DE TRANSPORTS EFFECTUÉS ENTRE EDMONTON ET BEAVERLODGE
PENDANT LES SEPT MOIS TERMINÉS LE 31 JUILLET 1960

	Marchandises (livres)		Passagers (nombre)		Tonnes-milles		Unités de capacité		Frais (avant rectification)		Frais (suivant rectification)	
	DC-4	DC-3	DC-4	DC-3	DC-4	DC-3	DC-4	DC-3	DC-4	DC-3	DC-4	DC-3
Frais débités à la division d'Ottawa:												
Marchandises, selon la récapitulation des opérations—												
Beaverlodge.....	1,171,525	13,867	.....	.....	292,882	3,467	354,392	3,467	54,381	864	66,141	1,370
Beaverlodge (contrat Lorado).....	959,970	26,367	.....	.....	239,992	6,593	287,938	6,593	44,184	1,644	53,738	2,605
Gunnar.....	839,650	.....	.....	.....	209,914	.....	413,046	.....	48,343	.....	58,798	.....
Lorado.....	288,758	1,718	.....	.....	72,189	430	88,954	430	13,650	107	16,602	170
Frais débités à la division de Beaverlodge:												
Marchandises, selon la récapitulation des opérations.....												
Passagers, selon la récapitulation des opérations.....	2,253,317	47,381	.....	.....	542,210	10,793	542,473	12,189	83,241	3,039	101,243	4,816
Moins—Éléments y compris—												
Beaverlodge à Port Radium.....	.....	.....	(9)	(2)	(540)	(120)	(630)	(441)	(96)	(110)	(118)	(174)
Port Radium à Edmonton.....	.....	.....	.....	(5)	.....	(500)	.....	(500)	.....	(124)	.....	(198)
Port Radium à Beaverlodge.....	.....	.....	.....	(8)	.....	(480)	.....	(801)	.....	(199)	.....	(316)
Edmonton à la scierie de la rivière la Paix.....	.....	(20,059)	.....	(24)	.....	(4,972)	.....	(6,958)	.....	(1,734)	.....	(2,749)
Scierie de la rivière la Paix à Edmonton.....	.....	(1,000)	.....	(20)	.....	(1,000)	.....	(3,770)	.....	(940)	.....	(1,489)
Beaverlodge à Gunnar.....	(81,500)	.....	.....	.....	(815)	.....	(1,078)	.....	(165)	.....	(201)	.....
Gunnar à Beaverlodge.....	(6,500)	.....	.....	.....	(65)	.....	(385)	.....	(59)	.....	(72)	.....
Frais débités à la NTCL:												
Edmonton à Beaverlodge.....	9,749	648	11	.....	2,987	137	3,064	137	470	34	572	54
Beaverlodge à Edmonton.....	98	.....	4	.....	224	.....	324	.....	50	.....	61	.....
Total.....	5,435,067	68,922	2,801	125	1,498,818	23,458	1,783,191	27,388	273,629	6,829	280,458	.....
	68,922	.....	125	.....	.....	.....	.....	.....	6,829	.....	.....	.....
	5,503,989	.....	2,926	.....	.....	.....	.....	.....	280,458	.....	.....	.....
Rectifications apportées aux transports (pièce V-c)—												
Diminution des concentrés de Beaverlodge.....	(480,229)	.....	.....	.....	(120,057)	.....	(145,270)	.....	.....	.....	(27,112)	.....
Diminution des concentrés de Lorado.....	(288,758)	(1,718)	.....	.....	(72,189)	(430)	(88,954)	(430)	.....	.....	(16,602)	(170)
	(768,987)	(1,718)	.....	.....	(192,246)	(430)	(234,224)	(430)	.....	.....	289,087	10,651
	(1,718)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10,651	.....
	(770,705)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total rectifié.....	4,733,284	.....	2,926	.....	1,306,572	23,028	1,548,967	26,958	.....	.....	299,738	.....

NOTA: En 1960 Eldorado Aviation a commencé à compter 5c. le mille à ses associés à l'égard des transports de passagers mais a continué de calculer les frais globaux débités à chaque division d'après les unités de capacité; l'excédent des frais de passagers sur les frais correspondant par unité de capacité étant porté au crédit du compte des transports-marchandises de la division intéressée. Aux fins de cette pièce, il n'a pas été tenu compte du taux spécial des transports-passagers puisque celui-ci ne modifie nullement les calculs fondés sur cette pièce.

RECHERCHES

ELDORADO AVIATION LIMITED

ANALYSE DE L'EXCÉDENT DES TAUX DE LA PWA SUR LES PRIX DE REVIENT D'ELDORADO AVIATION DES TRANSPORTS EFFECTUÉS ENTRE EDMONTON ET BEAVERLEDGE, SUIVANT RECTIFICATIONS AFIN DE TENIR COMPTÉ DES DIMINUTIONS PRÉVUES DU TRAFIC ET DES CHANGEMENTS CORRESPONDANTS DES FRAIS, DES RÉVISIONS DE COMPTABILITÉ ET DES INTÉRÊTS SUR LE CAPITAL EMPLOYÉ

ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1959

	Nombre de passagers	Marchan- dises en livres	Frais d' <i>Eldorado</i>	Aux taux proposés par la PWA	Taux de la PWA supérieurs (ou inférieurs) aux frais
Concentrés (voir nota).....	—	4,335,700	\$ 289,297	\$ 216,785	(\$72,512)
Toutes autres marchandises.....	—	3,771,253		\$ 188,563	
Passagers—					
Adultes.....	4,632		\$ 262,961	162,120	
Enfants.....	650			11,375	
	5,282	3,771,253	\$ 262,961	\$ 362,058	99,097
	5,282	8,106,953	\$ 552,258	\$ 578,843	
Excédent des taux proposés de la PWA sur les frais d' <i>Eldorado Aviation</i>				\$	26,585

SEPT MOIS TERMINÉS LE 31 JUILLET 1960

	Nombre de passagers	Marchan- dises en livres	Frais d' <i>Eldorado</i>	Aux taux proposés par la PWA	Taux de la PWA supérieurs (ou inférieurs) aux frais
Concentrés (voir nota).....	—	2,531,150	\$ 155,540	\$ 126,558	(\$28,982)
Toutes autres marchandises.....	—	2,202,134		\$ 110,106	
Passagers—					
Adultes.....	2,566		\$ 144,198	89,810	
Enfants.....	360			6,300	
	2,926	2,202,134	\$ 144,198	\$ 206,216	62,018
	2,926	4,733,284	\$ 299,738	\$ 332,774	
Excédent des taux proposés par la PWA sur les frais d' <i>Eldorado Aviation</i>				\$	33,036

NOTA: Les frais de transport des concentrés sont débités à la division d'Ottawa d'Eldorado et récupérés des acheteurs.

ELDORADO AVIATION LIMITED

CALCUL DES FRAIS DE TRANSPORTS EFFECTUÉS D'EDMONTON ET DE McMURRAY À FORT SMITH EN 1959,
D'APRÈS LES TARIFS DE BARÈME DE LA PWA

	Taux	Montant
Marchandises, telles que déterminées par l'analyse détaillée:		
Edmonton à Fort Smith—		
Moins de 100 livres.....	504 \$.13	\$ 65
100 à 1,800 livres.....	27,606 11.48	3,169
1,800 à 3,000 livres.....	4,631 9.99	463
Plus de 3,000 livres.....	73,900 8.84	6,533
McMurray à Fort Smith—		
Moins de 100 livres.....	27 .07	2
100 à 1,800 livres.....	1,840 6.50	120
1,800 à 3,000 livres.....	1,800 6.50	117
Plus de 3,000 livres.....	18,447 6.50	1,199
		<u>\$ 11,668</u>
Passagers, tels que déterminés par l'analyse détaillée:		
Edmonton-Fort Smith.....	189 38.00	\$ 7,182
McMurray-Fort Smith.....	54 19.00	1,026
		<u>\$ 8,208</u>
		<u>\$ 19,876</u>

NOTA: Les taux de transports-marchandises correspondent à ceux du barème des taux de transport par avion de la PWA émis le 1^{er} juin 1960 et les taux de transport des passagers correspondent à l'horaire de la PWA en vigueur à partir du 19 juillet 1960.

ELDORADO AVIATION LIMITED

CALCUL DES FRAIS D'ELDORADO AVIATION A L'ÉGARD DE TRANSPORTS EFFECTUÉS D'EDMONTON ET DE McMURRAY À FORT SMITH EN 1959

Frais (non rectifiés):	Frais par unité de capacité selon la pièce IV-a	
Unités de capacité telles que déterminées par l'analyse détaillée—		
DC-4.....	45,419 \$.177275	\$ 8,052
DC-3.....	16,835 .24263	4,085
		<u>\$ 12,137</u>
Frais (suivant rectification):		
Unités de capacité telles que déterminées par l'analyse détaillée—		
DC-4.....	45,419 \$.193356	\$ 8,782
DC-3.....	16,835 .36543	6,152
		<u>\$ 14,934</u>

ELDORADO AVIATION LIMITED

CALCUL DES FRAIS DE TRANSPORT SUR LE RÉSEAU D'ELDORADO AVIATION EN 1959, D'APRÈS
LES TARIFS DE BARÈME DE LA PWA (TELS QUE MODIFIÉS EN VUE DES DIMINUTIONS PRÉVUES
DU TRAFIC), NON COMPRIS LES TRANSPORTS EFFECTUÉS ENTRE EDMONTON ET BEAVERLIDGE

Entre	Marchandises			Passagers		
	Livres	Taux	Montant	Nombre	Taux	Montant
Edmonton—						
McMurray.....	4,252	\$ 5.95	\$ 253	154	\$ 19	\$ 2,926
Scierie de la rivière de la Paix.....	37,948	8.84	3,355	51	38	1,938
Fort Smith.....	106,641	8.84	9,427	189	38	7,182
Yellowknife.....	4,772	14.97	714	20	53	1,060
Port Radium.....	731	35.36 ⁽³⁾	258	16	123	1,968
Rapides de la rivière de l'Ours.....	41,181	27.23	11,214	44	95	4,180
Norman Wells.....	5,356	35.36	1,894	1	95	95
Inuvik (voir Tuk).....	17,470	38.77	6,773			
Tuktoyaktuk.....	107,001	34.31	36,712	160	135	21,600
McMurray—						
Edmonton.....	4,824	5.95	287	99	19	1,881
Fort Smith.....	22,114	6.50	1,437	54	19	1,026
Beaverlodge.....	1,335	6.00	80			
Rapides de la rivière de l'Ours.....	430	35.36	152	1	79	79
Tuktoyaktuk.....	2,889	48.65	1,405	8	119	952
Port Radium.....				5	104	520
Scierie de la rivière de la Paix—						
Edmonton.....	3,000	6.45	194	42	38	1,596
Fort Smith—						
Edmonton.....	16,242	5.61	911	205	38	7,790
McMurray.....	807	3.25	26	20	19	380
Beaverlodge.....				1	10	10
Yellowknife.....	106	4.80	5	2	15	30
Port Radium.....	1,050	29.86 ⁽³⁾	314	4	85	340
Rapides de la rivière de l'Ours.....	3,031	29.86	905	13	60	780
Norman Wells.....	609	29.86	182	1	60	60
Tuktoyaktuk.....	8,408	43.12	3,626	18	101	1,818
Beaverlodge—						
McMurray.....	4,550	3.00	137			
Gunnar.....	34,445 ⁽⁶⁾					
Hay River—						
Tuktoyaktuk.....				1	89	89
Yellowknife—						
Edmonton.....	955	7.65	73	25	53	1,325
Fort Smith.....	640	4.80	31	3	15	45
Tuktoyaktuk.....				1	89 ⁽⁴⁾	89
Rapides de la rivière de l'Ours—						
Edmonton.....	3,365	17.68	595	47	95	4,465
Fort Smith.....	694	29.86	207	9	60	540
Yellowknife.....	65	.22	14	2	49 ⁽⁴⁾	98
Norman Wells.....	246 ⁽⁶⁾			12 ⁽⁶⁾		
Tuktoyaktuk.....	3	.18	1			
A reportée.....	435,160		\$ 81,182	1,208		\$ 64,862

Unités de capacité telles que déterminées par l'analyse détaillée
 DC-1
 DC-2
 DC-3

PIÈCE XIII—suite

Entre	Marchandises			Passagers		
	Livres	Taux	Montant	Livres	Taux	Montant
Report.....	435,160		\$ 81,182	1,208		\$ 64,862
Norman Wells—						
Edmonton.....				9	\$ 95	855
Rapides de la rivière de l'Ours....	30 ⁽⁶⁾			13 ⁽⁶⁾		
Inuvik.....				1	40	40
Tuktoyaktuk.....				2	40	80
Inuvik—						
Edmonton.....	5,014	\$22.28	1,117	57	135	7,695
Norman Wells.....	50	.18	9	1	40	40
Tuktoyaktuk.....	17,470 ⁽⁶⁾					
Tuktoyaktuk—						
Edmonton.....	16,722	19.38	3,241	123	135	16,605
McMurray.....	30	.57	17	5	119	595
Fort Smith.....	1,831	43.12	790	9	101	909
Hay River.....				1	89	89
Rapides de la rivière de l'Ours....	25	.18	5	5	40	200
Norman Wells.....	10	.18	2	2	40	80
Inuvik.....	4,924 ⁽⁶⁾			57 ⁽⁶⁾		
Edmonton—						
Port Radium.....	125,400 ⁽⁷⁾	23.23 ⁽³⁾	34,146	93 ⁽⁷⁾	123	11,439
Port Radium—						
Edmonton.....	125,400 ⁽⁷⁾	13.61 ⁽³⁾	17,067	93 ⁽⁷⁾	123	11,439
Edmonton.....				10	123	1,230
McMurray.....	177	32.36 ⁽³⁾	57			
Fort Smith.....				4	85	340
Yellowknife.....				2	70	140
	732,243		\$137,633	1,695		\$116,638
Marchandises.....						137,633
						\$254,271

NOTAS: (1) Les taux de transports-marchandises sont fondés sur le barème des taux de transport des marchandises par avion de la PWA émis le 1^{er} juin 1960 et les taux de transports-passagers sont établis d'après l'horaire de la PWA en vigueur depuis le 13 juillet 1960.

(2) A l'égard d'expéditions autres que celles effectuées vers Edmonton ou en partance de cette ville, le barème des taux de transports-marchandises par avion donne un taux par livre applicable aux chargements de moins de 100 livres et un taux par 100 livres pour ceux de 100 livres et plus. Toutefois, dans le cas d'expéditions faites vers Edmonton ou en partance de cette ville, les taux sont donnés pour des chargements de moins de 100 livres (à tant par livre), pour les chargements de 100 à 1,800 livres, de 1,800 à 3,000 livres et de plus de 3,000 (à tant les 100 livres). En préparant cette pièce, nous nous sommes servis des taux de la PWA applicable à la première de ces catégories en assurant que si l'ensemble des transports effectués entre deux points pendant l'année dépasse 100 livres, il y a lieu d'appliquer le taux des chargements de 100 livres et plus. En ce qui concerne les expéditions vers Edmonton ou en partance de cette ville, nous nous sommes servis des bases suivantes:

Ensemble des expéditions entre deux points	Taux de la PWA applicable aux chargements de:
100 à 10,000 livres	100 à 1,800 livres
10,000 à 25,000 livres	1,800 à 3,000 livres
plus de 25,000 livres	plus de 3,000 livres

(3) Les taux de barème de la PWA pour Port Radium ne semblent pas convenir au volume du trafic envisagé dans cette étude. Nous nous sommes donc servis à la place des taux moins élevés pratiqués pour Norman Wells (situé à peu près à la même distance d'Edmonton).

(4) Le taux des transports-passagers entre Norman Wells et Yellowknife a été obtenu de la PWA sur demande.

(5) Nous nous sommes servis des taux de la PWA applicables aux points indiqués ci-dessous pour les endroits suivants non desservis par celle-ci:

Bases d'Eldorado et de la NTCL—
Tuktoyaktuk
Rapides de la rivière de l'Ours
Scierie de la rivière la Paix

Endroits prévus au barème de la PWA—
Inuvik
Norman Wells
Fort Smith

(6) Les services tombant dans le cadre de ce nota n'ont pas été évalués du fait que, d'après la base sur laquelle cette pièce est fondée (voir nota 5), les deux endroits ont été considérés comme identiques; nous n'avons non plus évalué les services entre Beaverlodge et Gunnar, une distance de 20 milles.

(7) Ce chiffre représente le trafic prévu lorsque l'exploitation minière de Port Radium sera transformée en base d'exploration.

ELDORADO AVIATION LIMITED

CALCUL DES FRAIS DE TRANSPORTS EFFECTUÉS PAR ELDORADO AVIATION (TELS QUE RECTIFIÉS) SUR SES RÉSEAUX EN 1959, NON COMPRIS LES SERVICES ENTRE EDMONTON ET BEAVERLODGE

Frais, suivant rectification afin de tenir compte des éléments mentionnés aux alinéas a) à f) du paragraphe 5 du rapport:

Frais globaux rectifiés, selon la pièce IV-d—

DC-4.....	\$ 579,799	
DC-3.....	180,847	
		\$ 760,646

Moins—Frais rectifiés des services entre Edmonton et Beaverlodge, selon la pièce VII—

DC-4.....	533,470	
DC-3.....	18,788	
		\$ 552,258

Écart, représentant les frais de transports (tels que rectifiés afin de tenir compte des réductions prévues) effectués sur le réseau, non compris les services entre Edmonton et Beaverlodge.....

\$ 208,388

NOTA: Les frais, se chiffrant à \$208,388, comportent les éléments suivants:

	DC-4	DC-3
Division de Beaverlodge—		
Frais rectifiés non compris à la pièce VII.....	\$ 4,334	\$ 8,946
Moins—Proportion de ces frais se rapportant aux services de Port Radium donnés à la pièce VII.....	(3,921)	(763)
	\$ 413	\$ 8,183
NTCL—		
Frais rectifiés des services de transport globaux..	\$ 48,151	\$ 92,732
Moins—Montants compris à la pièce VII.....	(2,235)	(248)
	\$ 45,916	\$ 92,484
Division de Port Radium—		
Frais rectifiés du volume de transport réduit donné à la pièce IV-c.....	\$ —	\$ 61,392
	\$ 46,329	\$ 162,059

ELDORADO AVIATION LIMITED

CALCUL, D'APRÈS LES TARIFS DE BARÈME DE LA PWA, DES PRIX DE TRANSPORTS (TELS QUE RECTIFIÉS
 AFIN DE TENIR COMPTE DES RÉDUCTIONS PRÉVUES DU TRAFIC) EFFECTUÉS SUR LE RÉSEAU
 D'ELDOZADO AVIATION PENDANT LES SEPT MOIS TERMINÉS LE 31 JUILLET 1960,
 NON COMPRIS LES SERVICES ENTRE EDMONTON ET BEAVERLODGE

Entre	Marchandises			Passagers		
	Livres	Taux	Montant	Livres	Taux	Montant
Edmonton—						
McMurray.....	5,700	5.95	\$ 339	119	19	\$ 2,261
Scierie de la rivière la Paix.....	20,059	8.84	1,773	24	38	912
Fort Smith.....	77,844	8.84	6,881	141	38	5,358
Yellowknife.....	4,488	14.97	672	15	53	795
Port Radium.....	273	35.36 ⁽³⁾	97	2	123	246
Rapides de la rivière de l'Ours...	21,089	27.23	5,743	26	95	2,470
Norman Wells.....	1,857	35.36	657	2	95	190
Tuktoyaktuk.....	97,684	34.31	33,515	157	135	21,195
Inuvik.....	59	.56	33			
McMurray—						
Fort Smith.....	18,996	6.50	1,235	36	19	684
Beaverlodge.....	237	6.00	14			
Yellowknife.....				1	34	34
Tuktoyaktuk.....	720	48.65	350	7	119	833
Norman Wells.....	186	35.36	66			
Edmonton.....	70	.07	5	9	19	171
Scierie de la rivière la Paix—						
Edmonton.....	1,000	6.45	65	20	38	760
Fort Smith—						
Edmonton.....	3,323	6.45	214	29	38	1,102
McMurray.....	1,427	3.25	46	18	19	342
Yellowknife.....	632	4.80	30	8	15	120
Port Radium.....	913	29.86 ⁽³⁾	253			
Rapides de la rivière de l'Ours...	1,764	29.86	527	10	60	600
Norman Wells.....	438	29.86	131			
Tuktoyaktuk.....	5,198	43.12	2,241	13	101	1,313
Inuvik.....	22	.53	12			
Beaverlodge—						
Gunnar.....	81,500 ⁽⁶⁾					
Gunnar—						
Beaverlodge.....	6,500 ⁽⁶⁾					
Yellowknife—						
Fort Smith.....				5	15	75
Edmonton.....	35	.09	3	8	53	424
Tuktoyaktuk.....	20	.55	11	1	89 ⁽⁴⁾	89
Rapides de la rivière de l'Ours—						
Edmonton.....	56	.22	12	2	95	190
Fort Smith.....	318	29.86	95			
Yellowknife.....	170	18.11	31	2	49 ⁽⁴⁾	98
Norman Wells.....	167 ⁽⁶⁾			10 ⁽⁶⁾		
Inuvik.....	690	18.00	124	5	40	200
Tuktoyaktuk.....	60	1.8	11	1	40	40
A reporter.....	353,495		\$ 55,206	671		\$ 40,502

Entre	Marchandises			Passagers		
	Livres	Taux	Montant	Livres	Taux	Montant
Report.....	353,495		\$ 55,206	671		\$ 40,502
Norman Wells—						
Edmonton.....	55	\$.22	12			
Fort Smith.....				2	\$ 60	120
Rapides de la rivière de l'Ours.....				7 ⁽⁶⁾		
Inuvik.....				2	40	80
Tuktoyaktuk.....				2	40	80
Tuktoyaktuk—						
Edmonton.....	9,869	19.38	1,913	26	135	3,510
Fort Smith.....	80	.53	42	5	101	505
McMurray.....				1	119	119
Yellowknife.....				3	89	267
Rapides de la rivière de l'Ours.....				2	40	80
Inuvik.....				1 ⁽⁶⁾		
Inuvik—						
Rapides de la rivière de l'Ours.....				3	40	120
Edmonton—						
Port Radium.....	73,200 ⁽⁷⁾	27.23 ⁽³⁾	19,932	54 ⁽⁷⁾	123	6,642
Port Radium—						
Edmonton.....	73,200 ⁽⁷⁾	13.61 ⁽³⁾	9,963	54 ⁽⁷⁾	123	6,642
Yellowknife.....				1	70	70
Tuktoyaktuk.....				13	159	2,067
	509,899		\$ 87,068	847		\$ 60,804
Marchandises.....						87,068
						\$147,872

NOTA:—(1) Les taux de transports-marchandises sont fondés sur le barème des taux de transports-marchandises par avion de la PWA émis le 1^{er} juin 1960 et les taux de transports-passagers sont établis d'après l'horaire de la PWA en vigueur depuis le 18 juillet 1960.

(2) A l'égard d'expéditions autres que celles effectuées vers Edmonton ou en partance de cette ville, le barème des taux de transport de marchandises par avion donne un taux par livre applicable aux chargements de moins de 100 livres et un taux par 100 livres pour ceux de 100 livres et plus. Toutefois, dans le cas d'expéditions faites vers Edmonton ou en partance de cette ville, les taux sont donnés pour des chargements de moins de 100 livres (à tant par livre), pour les chargements de 100 à 1,800 livres, de 1,800 à 3,000 livres et de plus de 3,000 (à tant les 100 livres). En préparant cette pièce, nous nous sommes servis des taux de la PWA applicables à la première de ces catégories en assumant que si l'ensemble des transports effectués entre deux points pendant l'année dépasse 100 livres, il y a lieu d'appliquer le taux des chargements de 100 livres et plus. En ce qui concerne les expéditions vers Edmonton ou en partance de cette ville, nous nous sommes servis des bases suivantes:

Ensemble des
expéditions
entre deux points

moins de 100 livres
100 à 5,800 livres
5,800 à 14,600 livres
plus de 14,600 livres

Taux de la PWA
applicable aux
chargements de:

moins de 100 livres
100 à 1,800 livres
1,800 à 3,000 livres
plus de 3,000 livres

(3) Les taux de barème de la PWA pour Port Radium ne semblent pas convenir au volume du trafic envisagé dans cette étude. Nous nous sommes donc servis à la place des taux moins élevés pratiqués pour Norman Wells (situé à peu près à la même distance d'Edmonton).

(4) Le taux de transport de passagers entre Norman Wells et Yellowknife a été obtenu de la PWA sur demande.

(5) Nous nous sommes servis des taux de la PWA applicables aux points indiqués ci-dessous pour les endroits suivants non desservis par celle-ci:

Bases d'Eldorado et de la NTCL—
Tuktoyaktuk
Rapides de la rivière de l'Ours
Scierie de la rivière la Paix

Endroits prévus au barème de la PWA—
Inuvik
Norman Wells
Fort Smith

(6) Les services tombant dans le cadre de ce nota n'ont pas été évalués du fait que, d'après la base sur laquelle cette pièce est fondée (voir nota 5), les deux endroits ont été considérés comme identiques; nous n'avons pas non plus évalué les services entre Beaverlodge et Gunnar, une distance de 20 milles.

(7) Ce chiffre représente le trafic prévu lorsque l'exploitation minière de Port Radium sera transformée en base d'exploration.

ELDORADO AVIATION LIMITED

CALCUL DES FRAIS D'ELDORADO AVIATION À L'ÉGARD DE TRANSPORTS (TELS QUE RECTIFIÉS)
EFFECTUÉS SUR SES RÉSEAUX PENDANT LES SEPT MOIS TERMINÉS LE 31 JUILLET 1960, NON
COMPRIS LES SERVICES ENTRE EDMONTON ET BEAVERLODGE

Frais, suivant rectification afin de tenir compte des éléments mentionnés aux
alinéas a) à f) du paragraphe 5 du rapport:

Frais globaux rectifiés, selon la pièce V-d—		
DC-4.....	\$321,566	
DC-3.....	112,228	
		\$433,794

Moins—Frais rectifiés se rapportant aux services entre Edmonton et Beaver-
lodge, selon la pièce IX—

DC-4.....	\$289,087	
DC-3.....	10,651	
		299,738

Écart, représentant les frais de transports (tels que rectifiés afin de tenir
compte des réductions prévues) effectués sur le réseau, non compris les
services entre Edmonton et Beaverlodge.....

\$134,056

NOTA: Les frais, se chiffrant à \$134,056, comportent les éléments
suivants:

	DC-4	DC-3
Division de Beaverlodge—		
Frais rectifiés non compris à la pièce IX.....	\$ 391	\$ 4,926
Moins—Proportion de ces frais se rapportant aux services de Port Radium donnés à la pièce IX.....	(117)	(688)
	\$ 274	\$ 4,238
NTCL—		
Frais rectifiés des services de transport globaux.....	\$ 32,837	\$ 58,675
Moins—Montant compris à la pièce IX.....	(632)	(54)
	\$ 32,205	\$ 58,621
Division de Port Radium—		
Frais rectifiés du volume de transport réduit donné à la pièce V-c.....	\$ —	\$ 38,178
	\$ 32,479	\$ 101,577

ELDORADO AVIATION LIMITED

VALEUR COMPTABLE NETTE ET VALEUR ESTIMATIVE RAISONNABLE AU 31 JUILLET 1960
DU MATÉRIEL QUE LA PWA PROPOSE D'ACHETER

	Valeur comptable nette au 31 juillet 1960	Valeur estimative raisonnable	Excédent de la valeur raisonnable sur la valeur comptable
Inventaires:			
Bidons.....	\$ 1,363	\$ 1,363	
Essence.....			
Huile.....	284	284	
Pièces accessoires.....	19,875	19,875	
Autres pièces.....	36,884	36,884	
Avions:			
DC-4.....	108,375	212,500	\$104,125
DC-3.....	28,405	60,000	31,595
Pièces détachées importantes:			
DC-4.....	26,513	92,750	66,237
DC-3.....	2,225	30,600	28,375
	<u>\$223,924</u>	<u>\$454,256</u>	<u>\$230,332</u>

ELDORADO AVIATION LIMITED

VALEUR COMPTABLE NETTE ET VALEUR MARCHANDE ESTIMATIVE AU 31 JUILLET 1960 DES BIENS
DE CAPITAL NON COMPRIS DANS LA PROPOSITION DE LA PWA

	Valeur comptable nette au 31 juillet 1960	Valeur marchande estimative	Excédent de la valeur marchande sur la valeur comptable nette
Bâtiments—Entrepôt de Beaverlodge.....	\$ 24,733	\$ 24,733	
Hélicoptère Sikorsky.....	58,597	58,597	
Pièces de rechange importantes—Norseman.....	2,552	12,000	\$ 9,448
Quai de Yellowknife.....	160	1,500	1,340
Quai de Bellrock.....			
Réservoirs d'essence.....	205	1,700	1,495
Appareil d'entraînement Link.....		1,000	1,000
Matériel de bureau.....	2,660	3,500	840
Élévateur à fourche.....	7,856	8,000	144
Balayeuse.....	126	500	374
Outillage d'atelier.....	7,076	10,000	2,924
Camion.....	1,872	1,500	(372)
	<u>\$105,837</u>	<u>\$123,030</u>	<u>\$ 17,193</u>

APPENDICE D

ELDORADO AVIATION LIMITED

RÉSUMÉ ET RAPPORT

D'UNE

REVUE DES ASPECTS FINANCIERS D'UNE PROPOSITION MODIFIÉE
PRÉSENTÉE PAR LA PACIFIC WESTERN AIRLINES LIMITED AU
SUJET DES SERVICES AÉRIENS DE TRANSPORT PRÉSENTEMENT
FOURNIS PAR L'ELDORADO AVIATION LIMITED
FÉVRIER 1961

Price Waterhouse & Co.

Comptables agréés

Montréal, Toronto, Winnipeg, Calgary, Vancouver
Halifax, Ottawa, Hamilton, Windsor, Edmonton

PRICE WATERHOUSE & CO.

ÉDIFICE IMPERIAL BANK
Edmonton (Alberta)
le 21 février 1961.

M. W. M. Gilchrist, président,
Eldorado Mining and Refining Limited,
Ottawa.

Monsieur,

En conformité de vos instructions, nous avons fait l'étude de la nouvelle proposition de la *Pacific Western Airlines Ltd.*, en date du 13 décembre 1960, au sujet des services aériens de transport présentement fournis à l'organisation Eldorado par l'*Eldorado Aviation Limited*. Vous trouverez ci-joint notre rapport.

Nous croyons savoir que le rapport sera inclus dans les représentations que fera l'*Eldorado* auprès du président de la Commission des transports aériens, qui étudie la proposition, et que divers aspects de la question feront l'objet d'un mémoire que présentera l'avocat de l'*Eldorado*. En conséquence, nous nous en sommes tenus aux aspects financiers de la question, ayant compris que votre avocat doit s'occuper de faire valoir les exigences administratives et autres considérations importantes relatives à la proposition.

L'*Eldorado Aviation* offre ses services aux sociétés associées aux prix de revient et, pour faire l'étude des aspects financiers de la proposition, il est essentiel de comparer les frais de l'*Eldorado Aviation* et ce que demanderait la PWA pour les mêmes services de transport. Les données financières que la PWA a jointes à sa proposition se fondent d'abord sur les frais et le trafic de l'*Eldorado Aviation* pour l'année civile 1959. Cependant, dans une étude du genre de celle-ci, il devient approprié de remanier les frais réels et le trafic réel à la lumière des changements prévus; même depuis la présentation de notre rapport de septembre 1960 sur la proposition originale de la PWA, le transport des marchandises vers le nord à destination de Beaverlodge a augmenté sensiblement et, pour cette raison en même temps que par suite d'autres changements dans la situation, il est nécessaire de reviser certaines des prémisses utilisées dans notre première étude.

Des différences marquées existent entre nos calculs des prix des services de la PWA et des frais de l'*Eldorado Aviation* et les calculs que renferme la proposition de la PWA.

La proposition de la PWA se fonde sur le principe que ses prix seraient inférieurs aux prix de revient de l'*Eldorado Aviation* compte tenu des changements prévus dans le trafic. Par rapport au trafic réel, les propres calculs de la PWA montrent que les prix de la PWA excéderaient les prix de revient de l'*Eldorado Aviation* de \$73,376, tandis que, d'après nos calculs à nous, l'excédent serait de \$251,857 (Appendice P).

Par rapport au trafic rectifié (qui, selon nous, constitue la base appropriée pour ces comparaisons parce qu'elle tient davantage compte des réalités), les calculs de la PWA montrent que ses prix seraient inférieurs de \$75,517 aux frais de l'*Eldorado Aviation* tandis que nos calculs à nous indiquent, d'autres part, que les prix des services de la PWA dépasseraient de \$124,531 les frais de l'*Eldorado Aviation* (Appendice Q); et de part et d'autre on a inclus dans les frais de l'*Eldorado Aviation* une provision dépassant \$42,000 au titre de l'intérêt sur les capitaux engagés. La différence entre les deux chiffres est de \$200,048 et se répartit ainsi qu'il suit:

Articles de dépense qu'il faudrait ajouter aux calculs de la PWA du prix de ses services—

Frais d'une augmentation estimative du trafic vers le nord à destination de Beaverlodge, dont nous avons tenu compte après que la PWA a présenté sa proposition modifiée (pages 7 et 8).....	\$40,000	
Notre estimation du montant par lequel les prix de la PWA pour services d'affrètement restent au-dessous de la vérité (pages 10 et 11).....	20,331	
Notre estimation des frais de certains services administratifs fournis par l' <i>Eldorado Aviation</i> , qui seraient maintenus, advenant que la proposition de la PWA soit acceptée (pages 12 et 13).....	15,000	
Autres articles de dépense à l'égard desquels les chiffres de la PWA restent au-dessous de la vérité (Appendice Q).....	9,998	
	\$85,529	

Frais de pension pour services passés qu'il faudrait exclure des frais de l' <i>Eldorado Aviation</i> (pages 14 et 15).....	40,000
---	--------

Articles de dépense ajoutés par la PWA aux frais de l'*Eldorado Aviation* et qu'il faudrait exclure—

Provision pour services administratifs fournis par la société mère (page 20).....	\$34,116	
Provision pour supplément d'assurance contre les accidents causés aux passagers (pages 21 et 22).....	7,766	
Provision pour supplément relatif à la location d'un hangar à l'aéroport d'Edmonton (page 22).....	12,000	
Provision pour le personnel et les fournitures des services des passagers dans la mesure où ces frais excèdent les frais réels des repas fournis par l' <i>Eldorado Aviation</i> , dont nous avons tenu compte (pages 22 et 23).....	12,023	
Autres articles de dépense ajoutés par la PWA aux frais de l' <i>Eldorado Aviation</i> en sus des frais reconnus par nous (Appendice Q).....	8,814	
	74,719	

\$200,048

Il n'est pas certain que la scierie de la rivière la-Paix demeurera active; si ce trafic est exclu, les calculs de la PWA indiqueraient que ses prix seraient inférieurs de \$84,049 (au lieu de \$75,517) aux frais de l'*Eldorado Aviation* et nos calculs à nous indiqueraient que le coût des services de la PWA excéderait celui des services de l'*Eldorado Aviation* de \$97,039 (au lieu de \$124,531).

Des doutes subsistent relativement aux taux du transport à destination ou en provenance de Port Radium cités par la PWA dans sa proposition et utilisés dans les calculs qui précèdent, mais on ne sait si cela pourrait avoir quelque effet sur la comparaison fondée sur le trafic rectifié (pages 11 et 12). Dans le cas de l'affirmative, les prix de la PWA resteraient probablement au-dessous de la vérité.

L'échelle spéciale de taux proposée par la PWA pour le transport des marchandises entre Edmonton et Beaverlodge, lequel se caractérise par le déséquilibre entre le trafic vers le nord et le trafic vers le sud entre ces deux points, ne corrigerait pas nécessairement la situation qu'elle vise à rectifier et l'Eldorado serait bien avisée d'accorder une attention spéciale à ce point avant de l'incorporer à quelque entente. De plus, il y a la question de savoir si des taux fondés sur les considérations qui ont donné lieu à cette échelle spéciale sont appropriés pour un voiturier public. Toutefois, étant donné que nos calculs se fondent sur la prémisse que le transport vers le nord et le transport vers le sud sont près d'être égaux, le problème ne paraît pas important eu égard à notre appréciation de la différence entre les prix de la PWA et les frais de l'Eldorado Aviation (pages 27 à 29).

La vente des appareils et des principales pièces de rechange et les frais de pensions pour services passés impliqueraient certaines questions d'ordre fiscal (pages 31 et 32).

Les chiffres auxquels nous sommes arrivés dans le présent rapport ne sont pas destinés à représenter une appréciation précise de la différence entre le coût des services de transport advenant que la proposition de la PWA soit acceptée et le coût des services fournis par l'Eldorado Aviation Limited. Cependant, nous estimons qu'ils indiquent clairement que l'acceptation de la proposition de la PWA donnerait lieu à des frais additionnels marqués pour la société Eldorado.

Veuillez agréer l'expression de nos sentiments distingués.

Price Waterhouse & Co.

ELDORADO AVIATION LIMITED

INDEX DU RAPPORT

	PAGE
1. Introduction.....	88
2. Activité de l' <i>Eldorado Aviation</i>	88
3. Comparaison des prix de la <i>PWA</i> et des frais de l' <i>Eldorado Aviation</i> , d'après les calculs de la <i>PWA</i>	89
4. Changements prévus dans le trafic.....	90
5. Remarques au sujet des calculs, effectués par la <i>PWA</i> , des prix de ses services.....	92
a) Conciliation du calcul des prix des services de la <i>PWA</i> , effectué par celle-ci, et du rapport de septembre 1960 de la <i>Price Waterhouse & Co.</i>	92
b) Omission de certains mouvements de trafic influant sur les calculs des prix de ses services, effectués par la <i>PWA</i>	93
c) Rabais sur les prix de la <i>PWA</i> à l'égard du transport des passagers pour tenir compte des billets spéciaux et de la commission à l'agent.....	93
d) Prix exigés par la <i>PWA</i> pour des services qui seraient fournis sur une base d'affrètement.....	93
e) Taux employés par la <i>PWA</i> à l'égard du trafic de Port Radium.....	94
6. Frais que l'organisation <i>Eldorado</i> devra continuer de payer si elle accepte la proposition de la <i>PWA</i>	95
7. Certaines caractéristiques des frais de l' <i>Eldorado Aviation</i>	95
8. Remarques sur les calculs des frais de l' <i>Eldorado Aviation</i> , effectués par la <i>PWA</i>	98
a) Rectification relative à la dépréciation.....	98
b) Provision pour remises en état.....	99
c) Provision pour l'intérêt sur les capitaux engagés.....	99
d) Provision pour services administratifs fournis par la société mère.....	100
e) Location d'un élévateur à fourches à Beaverlodge.....	100
f) Emploi du personnel de la mine pour le chargement et le déchargement des avions à Beaverlodge.....	101
g) Provision pour assurance contre les accidents causés aux passagers.....	101
h) Provision pour supplément relatif à la location d'un hangar à l'aéroport d'Edmonton.....	102
i) Provision pour le personnel et les fournitures des services des passagers.....	102
j) Emploi par l' <i>Eldorado Aviation</i> de personnel de la société mère à Edmonton.....	103
9. Coûts estimatifs des services de la <i>PWA</i> et des services de l' <i>Eldorado Aviation</i> , d'après les calculs de la <i>Price Waterhouse & Co.</i> , au regard des calculs de la <i>PWA</i>	103
10. Échelle de taux proposée par la <i>PWA</i> pour le transport des marchandises entre Edmonton et Beaverlodge.....	105
11. Disposition des avoirs si l'activité de l' <i>Eldorado Aviation</i> est interrompue.....	107
12. Considérations d'ordre fiscal.....	107
13. Conclusion.....	108

ELDORADO AVIATION LIMITED

INDEX DES ANNEXES

	PAGE
A. Copie de la proposition, en date du 13 décembre 1960, présentée par la PWA (sans pièces jointes).....	109
B. Bilan de l'Eldorado Aviation en date du 31 décembre 1960.....	112
C. Tracé du réseau de transport aérien de l'Eldorado Aviation.....	113
D. Rectification des mouvements du trafic pour 1959 pour tenir compte des changements prévus.....	114
E. Rectification des frais d'exploitation pour 1959 pour tenir compte des changements prévus dans le trafic.....	115
F. Comparaison du trafic de l'Eldorado Aviation en 1959 et en 1960.....	116
G. Conciliation des calculs de la PWA des prix estimatifs de ses services par rapport au trafic rectifié et des calculs contenus dans le rapport de septembre 1960 de la Price Waterhouse & Co.....	117
H. Rectification effectuée par la Price Waterhouse & Co. des calculs de la PWA des prix estimatifs de ses services eu égard à l'omission de certains mouvements du trafic.....	118
I. Rectification par la Price Waterhouse & Co. des calculs de la PWA des prix estimatifs de ses services pour tenir compte d'une provision pour billets spéciaux et commission à l'agent.....	119
J. Rectification par la Price Waterhouse & Co. des calculs de la PWA des prix estimatifs de ses services eu égard aux services affrétés.....	120
J-1. Affrètement requis pour desservir la scierie de la Rivière-la-Paix, d'après les données de la Price Waterhouse & Co. fondées sur les mouvements réels du trafic en 1959....	122
J-2. Affrètement requis pour desservir Bear River Rapids, d'après les données de la Price Waterhouse & Co. fondées sur les mouvements réels du trafic en 1959.....	123
J-3. Affrètement requis pour mouvements d'intérêt local entre Inuvik et Tuktoyaktuk, d'après les données de la Price Waterhouse & Co. fondées sur les mouvements réels du trafic en 1959.....	124
K. État des frais de l'Eldorado Aviation pour 1959.....	125
L. Comparaison des frais de l'Eldorado Aviation pour 1959 et pour 1960.....	127
M. Calcul de la provision pour remises en état.....	127
N. Calcul de la provision pour l'intérêt sur les capitaux engagés.....	128
O. Calcul de la provision dont la PWA tiendrait compte par rapport aux services administratifs fournis par la société mère.....	129
P. Comparaison des prix estimatifs des services de la PWA et des services de l'Eldorado Aviation d'après les calculs de la PWA et de la Price Waterhouse & Co., par rapport au trafic réel pour 1959.....	130
Q. Comparaison des prix estimatifs des services de la PWA et des services de l'Eldorado Aviation d'après les calculs de la PWA et de la Price Waterhouse & Co., par rapport au trafic rectifié pour 1959.....	131
R. Valeur comptable nette et prix estimatif raisonnable, le 31 décembre 1960, des avoirs que la PWA se propose d'acheter.....	132
S. Valeur comptable nette et valeur réalisable estimative le 31 décembre 1960 des biens en immobilisations non inclus dans la proposition de la PWA.....	132

REVUE DES ASPECTS FINANCIERS D'UNE PROPOSITION MODIFIÉE PAR LA PACIFIC AIRLINES LTD. AU SUJET DES SERVICES AÉRIENS DE TRANSPORT PRÉSENTEMENT FOURNIS PAR L'ELDORADO AVIATION LIMITED

1. Introduction

A la demande de M. W. M. Gilchrist, président de l'*Eldorado Mining and Refining Limited*, nous avons fait l'étude d'une proposition, en date du 13 décembre 1960, présentée par la *Pacific Western Airlines Ltd. (PWA)* eu égard aux services aériens de transport présentement fournis à l'*Eldorado* par l'*Eldorado Aviation Limited*.

Nous croyons savoir que le présent rapport sera inclus dans les représentations que fera l'*Eldorado* auprès du président de la Commission des transports aériens, qui étudie la proposition, et que divers aspects de la question feront l'objet d'un mémoire que présentera l'avocat de l'*Eldorado*. En conséquence, nous nous en sommes tenus aux aspects financiers de la question, ayant compris que votre avocat doit s'occuper de faire valoir les exigences administratives et autres considérations importantes relatives à la proposition.

Il s'agit ici de la seconde proposition présentée par la PWA. La proposition originale, en date du 4 mai 1960, a été évaluée par nous dans un rapport que nous avons présenté à l'*Eldorado* en septembre 1960. Dans ce rapport, nous en sommes arrivés à des chiffres qui indiquaient que, advenant que l'*Eldorado* accepte la proposition, ainsi que nous en avons interprété les termes, les frais qu'elle aurait à payer pour des services aériens de transport augmenteraient sensiblement. La proposition modifiée, qui s'accompagne de calculs détaillés à l'appui, renferme quelques nouveaux points et fait la lumière sur certains aspects de la proposition antérieure eu égard aux prix que la PWA demanderait pour ses services. Elle propose aussi des changements dans les données sur lesquelles nous avons fondé les rectifications de frais que nous avons faites dans notre étude et elle introduit certains éléments que, d'après la PWA, il y aurait lieu de considérer comme des frais pour l'*Eldorado Aviation Limited* dans l'examen du mérite de la proposition.

L'annexe A ci-joint reproduit le texte de la proposition de la PWA, d'après l'exemplaire que nous en a fourni l'*Eldorado*, exclusion faite des données à l'appui qui l'accompagnaient.

Afin d'être en mesure de faire rapport sur ces propositions, nous nous sommes familiarisés avec l'activité générale de l'*Eldorado Aviation* et nous avons fait les études et enquêtes au sujet des états financiers que nous avons jugés nécessaires pour nous permettre de comprendre les procédés et les méthodes de comptabilité de la société d'après lesquels ces frais sont établis et répartis; notre travail sous ce rapport ne constitue en aucune façon une vérification des états financiers. L'Auditeur général du Canada fait l'examen des comptes de l'*Eldorado Aviation*.

2. Activité de l'Eldorado Aviation

L'*Eldorado Aviation Limited*, une filiale en propriété exclusive de l'*Eldorado*, fonctionne en vertu d'un permis de la classe 5 de la Commission des transports aériens. Elle fournit un service régulier de transport aérien entre Edmonton et les chantiers d'extraction et d'exploration de la société mère en Saskatchewan et dans les Territoires du Nord-Ouest ainsi que les différentes agences situées sur la voie fluviale de la filiale de l'*Eldorado*, la *Northern Transportation Company Limited (NTCL)*, y compris la base de Tuktoyaktuk à partir de laquelle cette dernière société effectue le service d'un tronçon de ligne DEW. En plus des marchandises ordinaires et des passagers, l'*Eldorado Aviation Limited* transporte un fort volume de concentrés d'uranium produits

dans certaines mines de la région. Un bilan de la compagnie en date du 31 décembre 1960, préparé à l'aide des livres spécialement pour le présent rapport, est reproduit à titre d'information générale à l'annexe B. On trouve à l'appendice C le tracé du réseau de transport de l'*Eldorado Aviation Limited*.

L'*Eldorado* possède et exploite deux avions de transport, un DC-4 et un DC-3. A l'automne de 1960, la société a acheté un hélicoptère Sikorsky S-55, en remplacement d'un avion Norseman détruit au mois de juin de la même année, pour aider aux travaux d'exploration de la société. L'hélicoptère a aussi servi à transporter des hommes et du matériel aux chantiers de construction d'une centrale hydroélectrique dans la région de Beaverlodge. Le 31 décembre 1960, la société avait à son service 10 pilotes et un personnel au sol (entretien et administration) de 32 personnes. L'*Eldorado Aviation* est une organisation complète en elle-même qui possède ses propres services d'exploitation, d'administration et de comptabilité.

L'*Eldorado Aviation* offre ses services aux prix de revient. Ses dépenses totales déterminent les frais du transport qui sont répartis entre les unités de l'organisation *Eldorado* selon le transport effectué pour le compte de chacune. Ces frais sont établis d'après les unités de tonnage qui représentent les tonnes-milles et une rectification pour tenir compte des tonnes vides à chaque voyage résultant de l'insuffisance des cargaisons par rapport à la capacité de l'avion. Les tonnes-milles sont fondées sur les parcours établis par la société, lesquels comprennent les circuits de décollage et d'atterrissage et sont en conséquence un peu plus longs que les parcours établis d'après les levés.

Les frais assignés à l'*Eldorado* par l'*Eldorado Aviation* pour le transport des concentrés sont recouverts des acheteurs de ces concentrés. De même, les frais assignés à la NTCL pour le ravitaillement de la ligne DEW sont recouverts de l'exploitant de cette ligne.

3. Comparaison des prix de la PWA et des frais de l'*Eldorado Aviation*, d'après les calculs de la PWA

Le meilleur moyen de faire ressortir les principaux aspects financiers de la proposition est de comparer les frais de l'*Eldorado Aviation* (frais qu'elle assigne effectivement aux sociétés associées comme prix de ses services de transport) et ce que seraient les frais si les taux de la PWA étaient appliqués au même trafic. Deux comparaisons de ce genre accompagnent la proposition de la PWA. Celle-ci y calcule des prix puis les compare aux frais de l'*Eldorado Aviation*, rectifiés pour tenir compte d'un certain nombre de facteurs qui ont pour effet net d'ajouter sensiblement à ces frais. La revue des principaux éléments de ces comparaisons paraît ailleurs dans le présent rapport et on en trouve un résumé dans les annexes P et Q.

La première comparaison se fonde sur le trafic réel de l'*Eldorado Aviation* en 1959. Sur cette base, les calculs de la PWA elle-même montrent que les prix des services de la PWA excéderaient de \$73,376 les frais de l'*Eldorado Aviation* en dépit des fortes dépenses additionnelles engagées par la PWA à inclure dans les frais de l'*Eldorado Aviation*.

La seconde comparaison se fonde sur le trafic en 1959 rectifié pour tenir compte des réductions nettes qui sont prévues en raison de la fermeture de certaines mines auxquelles l'*Eldorado Aviation* fournit des services de transport et de la réduction de la production à la mine de Beaverlodge. Les chiffres du trafic réduit et des réductions consécutives dans les frais de l'*Eldorado Aviation* que la PWA a utilisés dans ses calculs sont conformes à ceux que nous avons établis dans notre rapport de septembre 1960. Les calculs de la PWA sur cette base montrent que les prix de la PWA seraient inférieurs de \$75,517 aux frais de l'*Eldorado Aviation*. S'il en était ainsi, il y aurait là un argument pour

l'acceptation de la proposition de la PWA, et nous avons consacré la majeure partie du présent rapport à l'examen de la validité des prémisses sur lesquelles se fondent ces chiffres.

A la lumière de ce qui précède, il est évident que c'est uniquement quand le trafic réel est rectifié pour tenir compte des changements prévus que la PWA est en mesure de défendre sa proposition du point de vue financier.

En même temps que cette première remarque au sujet des calculs qui accompagnent la proposition de la PWA, nous croyons devoir signaler que la mention du «Rapport de la Price Waterhouse» (soit notre rapport de septembre 1960) dans les comparaisons des frais, qui constituent la dernière page de la proposition, pourrait donner à penser que les chiffres qui y sont cités sont tirés de notre rapport, mais tel n'est pas le cas; tout ce que cette mention veut dire c'est que les chiffres se fondent sur le trafic avant et après les rectifications pour tenir compte des changements prévus mentionnées dans ce rapport. La même remarque s'applique à l'égard de certaines autres pièces jointes. De même, la PWA mentionne à maintes reprises, «des frais reconnus par l'Eldorado» mais il s'agit de frais établis par nous dans notre rapport et rien n'indique que l'Eldorado les ait reconnus.

Les calculs de la PWA sont établis de manière à montrer la répartition des prix de la PWA et des frais de l'Eldorado Aviation selon le service. La méthode employée pour la répartition des prix de la PWA paraît raisonnable; il serait possible, cependant, d'arriver à des chiffres plus précis en faisant des calculs plus détaillés, si la chose devenait nécessaire. Il nous semble, toutefois, qu'une revue satisfaisante des aspects financiers de la proposition peut se faire sans qu'il soit nécessaire de prendre en considération de telles répartitions des frais.

4. Changements prévus dans le trafic

Des changements marqués se produisent dans la source du trafic disponible pour l'Eldorado Aviation. La fermeture de la mine Rayrock à Yellowknife au milieu de 1959, la fermeture de la mine Lorado près d'Uranium City en mai 1960, un marché réduit pour la production de la mine de l'Eldorado à Beaverlodge (qui s'est manifesté en avril 1960) et la fermeture de la mine de l'Eldorado à Port Radium à la fin de 1960 ne peuvent manquer d'influer sur le volume du trafic à l'avenir; une fois que les réserves accumulées à Port Radium auront été expédiées, les envois de concentrés seront restreints à la production de la mine de Beaverlodge et à cette portion de la production de la mine Gunnar près de Beaverlodge dont l'Eldorado Aviation fait le transport pour le compte de la Gunnar Mines Ltd. Il se peut qu'un incendie qui a partiellement détruit la scierie de la Rivière-la-Paix en novembre 1960 ait aussi un certain effet; ce n'est qu'avec le temps qu'on saura si l'activité reprendra à cet endroit. Mais pour contrebalancer ces réductions, en partie tout au moins, il y a des augmentations, soit réelles ou probables, dans d'autre trafic; une hausse très sensible du trafic vers le nord d'Edmonton à Beaverlodge s'est déjà manifestée.

Nous jugeons qu'il convient de tenir compte ici des changements prévus dans le trafic dans la mesure où l'on peut les évaluer en ce moment. On reconnaît que de nouvelles sources de trafic ou des réductions non prévues (y compris même la possibilité d'une décision par les acheteurs de concentrés d'expédier par bateau plutôt que par avion) pourraient se produire mais le risque est le même pour les deux parties intéressées à la proposition.

Généralement parlant, les réductions prévues du trafic favoriseraient la PWA dans les présents calculs car ses frais diminueraient dans une proportion plus grande que ceux de l'Eldorado Aviation dont un bon nombre sont obliga-

toires. Par contre, les augmentations prévues du trafic favorisent l'*Eldorado Aviation* vu que ses frais obligatoires n'augmenteraient pas dans la même proportion que les frais de la PWA.

Ainsi que nous l'avons dit plus haut, les chiffres rectifiés du trafic, utilisés par la PWA dans ses calculs, ont été établis dans notre rapport de septembre 1960. Depuis lors, deux événements se sont produits qui ont influé sur ces chiffres.

Il est difficile d'apprécier l'effet de la fermeture de la scierie de la Rivière-la-Paix puisqu'on ne sait si cette fermeture est définitive ou simplement provisoire. Si l'on tient compte des chiffres de la PWA sous ce rapport, ce trafic n'est pas très important puisque la PWA en fixe le coût à \$8,532; et le changement connexe dans les frais de l'*Eldorado Aviation* serait trop faible pour qu'il vaille la peine d'en tenir compte puisque les envolées vers cet endroit étaient soit des escales au cours d'envolées régulières vers d'autres points ou, sauf en deux cas, des envolées spéciales où l'avion poursuivait sa route jusqu'à Yellowknife ou Beaverlodge pour y cueillir les concentrés. Cependant, en nous fondant sur le prix de chaque mouvement individuel, nous estimons que les prix de la PWA pour ce trafic atteindraient 527,492 (annexe J) si la PWA offrait, par les moyens qu'elle a mentionnés dans sa proposition, un service de même fréquence que le service fourni par l'*Eldorado Aviation*. Pour parer à cette situation, nous avons, dans le présent rapport, considéré le trafic de la scierie de la Rivière-la-Paix comme s'il devait continuer, jusqu'à la comparaison finale des prix de la PWA et des frais de l'*Eldorado Aviation*, à l'annexe Q, où nous effectuons une rectification spéciale pour montrer l'effet que produirait la disparition de ce trafic.

L'augmentation du trafic vers le nord d'Edmonton à Beaverlodge est devenu un élément d'une très grande importance. A l'époque de notre premier rapport, nous avons supposé, en nous fondant sur les chiffres de 1960 disponibles jusqu'au 31 juillet, que le volume des marchandises transportées vers cet endroit, qui était effectivement de 3,100,000 livres en 1959, augmenterait de 400,000 livres. Comme il arrive, le volume des marchandises effectivement transportées en 1960 a atteint 4,100,000 livres. En outre, le vice-président à l'extraction et à l'exploration de l'*Eldorado* a exprimé l'avis qu'il ne fait pas de doute que l'attention spéciale accordée en 1960 à l'augmentation de ce trafic aura pour effet de l'accroître à un taux annuel égal aux envois vers le sud de concentrés des mines de Beaverlodge et Gunnar et autres envois, soit 4,600,000 livres d'après les données estimatives que nous avons utilisées. Dans la mesure où il sera possible d'équilibrer les expéditions vers le nord et les expéditions vers le sud, il n'y aura pas de frais additionnels pour l'*Eldorado Aviation* ni d'envolées additionnelles puisque, à tout événement, les avions doivent se diriger vers le nord pour y cueillir les concentrés. Étant donné ce qui précède, nous avons fait une rectification en vue d'augmenter le volume anticipé des marchandises transportées vers le nord d'Edmonton à Beaverlodge des 3,500,000 livres employées dans les calculs de la PWA à 4,300,000 livres, total à peu près égal au volume des concentrés (exclusion faite des autres marchandises) transportés vers le sud, utilisé dans les présents calculs. Nous nous sommes demandé si l'augmentation des expéditions vers le nord pourrait se produire en des moments où il en résulterait que ces expéditions dépasseraient les cargaisons à expédier vers le sud par les envoyées de retour, ce qui occasionnerait des frais additionnels. Les représentants de l'*Eldorado Aviation*, nous ont fait savoir que, précisément en vue d'empêcher qu'une telle situation se produise, on accumule des réserves de concentrés afin d'équilibrer le trafic dans les deux sens; cependant, afin de laisser une certaine marge, nous n'avons pas rectifié les expéditions prévues vers le nord de manière à les rendre égales aux expéditions anticipées de concentrés et autres marchandises vers le sud. Calculée au taux

de \$5 les 100 livres, taux utilisé par la PWA dans le calcul de ses prix, cette rectification, a pour effet d'augmenter les prix de la PWA de \$40,000 sans donner lieu à une augmentation correspondante du nombre des envolées ou des frais de l'*Eldorado Aviation* (c'est-à-dire \$5 X 800,000 livres).

Des détails de toutes les rectifications à partir du trafic réel en 1959 pour aboutir au trafic prévu à l'avenir apparaissent à l'Appendice D. Les rectifications consécutives apportées aux frais de l'*Eldorado Aviation* sont indiquées à l'annexe E.

La PWA a ajouté à ses calculs du trafic réduit une note disant qu'elle prévoit une réduction de 1,286 passagers du total de 5,286 passagers transportés entre Edmonton et Beaverlodge en 1959 et que cette réduction, advenant qu'elle se produise, réduirait de nouveau les prix de la PWA de \$44,665. Les représentants de l'*Eldorado* nous ont fait savoir que, même si les effectifs ouvriers à Beaverlodge ont diminué depuis la fin de 1959 de 160 hommes non mariés environ, ils ne voient pas sur quoi une telle prédiction se fonde et ils ne prévoient pas une telle diminution. Incidemment, nous estimons que la réduction envisagée par la PWA représenterait \$39,564 (c'est-à-dire 1,286 passagers X \$35 —12.1 p. 100) plutôt que le montant de \$44,665 indiqué par la PWA.

L'annexe F présente sous forme de sommaire la comparaison du trafic en 1959 et en 1960, établie à l'aide des états financiers.

5. Remarques au sujet des calculs, effectués par la PWA, des prix de ses services.

Les calculs des prix des services de la PWA, effectués par celle-ci se fondent sur les conditions exposées dans sa proposition modifiée bien que, comme il est dit plus loin, certaines particularités de l'offre ne sont pas mentionnées dans la proposition elle-même et n'apparaissent qu'au moment de l'étude des calculs des prix de la PWA. Au sujet de l'échelle spéciale de taux, exposée à l'article 6 de la proposition, pour le transport des marchandises entre Edmonton et Beaverlodge (laquelle fait l'objet d'un examen détaillé au paragraphe 10 du présent rapport), la PWA a utilisé dans ses calculs un taux de \$5 les 100 livres pour le trafic vers le nord et pour le trafic vers le sud.

Les points additionnels exposés ci-après au sujet des calculs des prix de ses services, effectués par la PWA, sont d'une grande importance:

- a) Conciliation du calcul des prix des services de la PWA, effectué par celle-ci et du rapport de septembre 1960 de la *Price Waterhouse & Co.*—

La proposition originale de la PWA ne renfermait aucun des calculs qui accompagnent la proposition modifiée. Dans notre rapport de septembre 1960 sur la proposition originale, nous avons tenté de calculer ce que seraient les prix de la PWA compte tenu du trafic rectifié. Notre estimation de \$833,114 s'est révélée de beaucoup supérieure au chiffre de \$777,380 mentionné dans les calculs qui accompagnent la proposition courante. On trouve à l'annexe G une analyse de la différence. Celle-ci est en grande partie attribuable à ce fait que nous n'avons fait la part que des demi-places pour les enfants tandis que la PWA a utilisé un facteur de rabais qui tient compte non seulement des demi-places pour enfants mais aussi des rabais pour les familles et les voyages en groupe ainsi que d'une commission de 5 p. 100 à l'agent, et à cet autre fait que nous avons utilisé à l'égard du trafic de Port-Radium (arbitrairement en l'absence de toute indication des taux dans la proposition originale) des taux qui dépassent sensiblement les taux employés par la PWA dans ses calculs.

- b) Omissions de certains mouvements de trafic influant sur les calculs des prix de ses services effectués par la PWA—

L'omission dans les calculs de la PWA de certains mouvements de trafic a eu pour effet d'amoindrir les prix des services de la PWA de \$1,434 compte tenu du trafic réel et de \$2,578 compte tenu du trafic rectifié. Les détails sont fournis à l'Appendice H. Ces différences ne sont pas marquées mais il faut en tenir compte pour concilier les calculs de la PWA et les nôtres. Elles découlent en grande partie de différences dans l'application aux mouvements détaillés du trafic des prémisses sur lesquelles nous nous sommes fondés pour déterminer le trafic rectifié aux fins de notre rapport de septembre 1960.

- c) Rabais sur les prix de la PWA à l'égard du transport des passagers pour tenir compte des billets spéciaux et de la commission à l'agent—
- (i) La PWA a effectué un rabais de 12.1 p. 100 sur tous ses prix pour le transport des passagers afin de tenir compte des billets pour familles, des demi-places pour enfants et des rabais pour voyages en groupes, à l'égard desquels la moyenne pour tout le réseau de la PWA est, dit-il, de 7½ p. 100, et d'une commission de 5 p. 100 à l'agent sur tous les billets délivrés aux passagers.
 - (ii) Il est douteux qu'il soit approprié d'appliquer la moyenne pour tout le réseau de la PWA au genre de transport de passagers effectué par l'*Eldorado Aviation* en dépit du fait que la PWA elle-même s'occupe surtout de transport dans les régions septentrionales. Si l'on se fonde sur le trafic réduit, il semble certes que les mouvements de familles et d'enfants, sauf entre Edmonton et Beaverlodge, ne dépasseront pas le plus faible minimum. En outre, si les rabais pour voyages en groupes sont du genre de ceux qu'on accorde à des groupes se rendant à un congrès, il semble qu'ils ne s'appliqueraient pas dans une mesure sensible au trafic de l'*Eldorado Aviation*. Compte tenu de ce qui précède, nous supprimerions tout au moins le rabais de 7½ p. 100 sur les prix du transport des passagers, sauf entre Edmonton et Beaverlodge, dans le calcul des prix de la PWA pour le trafic rectifié. Cela aurait pour effet d'augmenter les prix de la PWA de \$7,420 par rapport au trafic rectifié, comme il est indiqué à l'Appendice I.
 - (iii) Nous ne saurions dire à l'examen de l'article 4 de la proposition si la commission de 5 p. 100 à l'agent s'appliquerait seulement aux billets effectivement délivrés par l'*Eldorado* (et par la *NTCL* probablement) ou si elle s'appliquerait également aux billets délivrés aux membres du personnel de l'*Eldorado* et aux personnes à leur charge aux guichets de la PWA elle-même. Dans les calculs de la PWA, la réduction s'applique à tous les billets dont certains peuvent avoir été délivrés par la PWA elle-même. Toutefois, il s'agit là d'un détail d'ordre technique plutôt que d'un point qui pourrait avoir quelque effet marqué sur les calculs.
- d) Prix exigés par la PWA pour les services qui seraient fournis sur une base d'affrètement—
- (i) Les calculs qui accompagnent la proposition de la PWA indiquent que le trafic intéressant des endroits qui ne se trouvent pas sur les parcours réguliers de la PWA, notamment la scierie de la Rivière-de-la-Paix et Bear River Rapids, ainsi que certains autres mouvements de caractère exceptionnel se feraient sur une base d'affrètement. Il en serait de même des mouvements d'intérêt local entre Inuvik et Tuktoyaktuk, bien que les mouvements entre

les points sur ce parcours et Tuktoyaktuk seraient effectués gratuitement par le service faisant la navette entre Inuvik et Tuktoyaktuk. Ces détails ne sont pas mentionnés dans la proposition elle-même.

- (ii) Dans le calcul des prix de tels services, il semble que la PWA, dans la plupart des cas, ait déterminé le nombre des envolées requises en divisant le trafic annuel en cause par la capacité des avions qui seraient affectés à ces services. Ayant analysé les mouvements réels, nous estimons que les prix seraient supérieurs de \$21,129 à ceux que la PWA a établis si celle-ci devait fournir, par les moyens quelle a indiqués, un service de même fréquence que celui que fournit l'*Eldorado Aviation*; si l'on se fonde sur le trafic réduit, la différence est de \$20,331. L'Appendice J fournit des détails sur ces différences.

e) Taux employés par la PWA à l'égard du trafic de Port Radium—

(i) Le tarif existant de la PWA ne mentionne pas de taux pour le transport des marchandises à destination ou en provenance de Port Radium, exception faite d'un taux pour le trafic vers le sud de Port Radium à Yellowknife. La PWA cite un taux pour le transport des passagers de \$123 entre Edmonton et Port Radium et de \$70 entre Yellowknife et Port Radium.

(ii) Dans le calcul des prix de ses services, la PWA a employé à l'égard du transport des marchandises un taux de \$10.50 les 100 livres pour le trafic entre Edmonton et Port Radium (dans les deux sens) et à l'égard du transport des passagers, un taux de \$85.50; les taux employés par la PWA pour déterminer les prix du trafic entre les endroits situés sur ce parcours et Port Radium ont été établis sur une base semblable. Une note jointe à ces calculs dit que ces taux relatifs au transport des marchandises sont fondés sur l'hypothèse selon laquelle la mine de Port Radium demeurerait active—supposition qu'il a fallu faire pour établir les taux de la PWA en se fondant sur le trafic réel en 1959 quand la mine était active. Cependant, pour calculer ses prix en se fondant sur le trafic réduit à la fermeture de la mine,—lequel a été établi (exception faite de certains mouvements d'ordre secondaire de la NTCL) à 250,800 livres de marchandises et 186 passagers entre Edmonton et Port Radium au regard du trafic réel de 1959 qui a été de 1,535,444 livres de marchandises et de 1,281 passagers,—la PWA a employé les mêmes taux qui, il nous semble, ne devaient servir que si la mine demeurait active. Étant donné que dans sa proposition, présentée après la fermeture de la mine de Port Radium, la PWA s'engage à offrir pour le transport des marchandises un taux de \$10.50 les 100 livres (et probablement pour le transport des passagers un taux de \$85.50 bien que cela ne soit pas expressément indiqué), il paraît évident que la PWA avait l'intention d'appliquer ces taux au trafic réduit disponible après la fermeture de la mine. Mais la contradiction apparente entre cette conclusion et la note susmentionnée met certes en question l'emploi de ces tarifs, ce qui pourrait faire naître des doutes sur leur inclusion dans la proposition et avoir un effet marqué sur les calculs de la PWA; le cas échéant, les chiffres de la PWA resteraient au-dessous de la vérité.

6. Frais que l'organisation Eldorado devra continuer de payer si elle accepte la proposition de la PWA

A l'article 3 de sa proposition, la PWA déclare qu'elle fournira un service de ségrégation et de montage pour les marchandises de l'*Eldorado* reçues à son bureau de l'aérogare d'Edmonton et qu'elle s'occupera du chargement et du déchargement des avions à Beaverlodge et à Edmonton. A l'article 12, la PWA exige que l'*Eldorado* consente à organiser des services de cueillette et de livraison à Beaverlodge (Uranium City) de manière à assurer que la PWA n'ait pas à fournir d'autres services d'entreposage que ceux dont a présentement besoin l'*Eldorado Aviation*.

La portée de l'article 12 nous échappe. L'*Eldorado Aviation* a un entrepôt à l'aéroport de Beaverlodge où elle emploie deux magasiniers à plein temps et nous croyons savoir que la PWA ne possède en cet endroit aucune installation pour assurer l'entreposage dont a présentement besoin l'*Eldorado Aviation*. Les représentants de l'*Eldorado* estiment essentiel qu'il y ait à l'aéroport de Beaverlodge des facilités d'entreposage suffisantes et, puisque la PWA n'offre pas expressément de fournir des services de ségrégation et de montage à Beaverlodge (comme elle le fait pour Edmonton et comme elle le faisait pour Beaverlodge dans sa proposition originale), il semble que l'organisation *Eldorado* devra y avoir des installations et y employer du personnel pour assurer le service voulu.

Les représentants de l'*Eldorado* estiment aussi qu'il serait essentiel que l'organisation ait ses propres installations à l'aéroport d'Edmonton, compte tenu du volume du trafic, des cargaisons à trier et auxquelles des rangs de priorité doivent être attribués ainsi que du besoin constant de donner ou de modifier des instructions en égard aux livraisons en provenance ou à destination de l'aéroport. Le personnel en cet endroit pourrait aussi s'occuper des comptes reçus de la PWA pour ses services.

Un autre service essentiel que fournit le personnel de l'*Eldorado Aviation* réside dans la préparation, la documentation et la surveillance de toutes les expéditions de concentrés par chemin de fer en provenance d'Edmonton.

Il semble donc évident que, advenant que la proposition de la PWA soit acceptée, le coût du transport par avion pour l'organisation *Eldorado* impliquerait plus que les prix demandés par la PWA. Dans notre rapport de septembre 1960, nous avons tenu compte d'une provision de \$15,000 pour les frais susmentionnés. Ce chiffre est très approximatif, et, selon nous, il ne représente qu'un minimum et nous l'avons employé pour faire entrer cet élément en ligne de compte plutôt qu'à titre d'évolution exacte. La PWA a omis cet élément de ses calculs mais ce n'est que par cette omission qu'elle a indiqué dans ses calculs que, selon elle, cette provision n'avait pas de raison d'être.

7. Certaines caractéristiques des frais de l'*Eldorado Aviation*

L'annexe K indique pour 1959 la nature et les montants des frais de l'*Eldorado Aviation*, sur lesquels se fondent les prix qu'elle demande aux sociétés associées pour ses services de transport.

L'annexe mentionne les frais d'exploitation de l'appareil *Norseman*, qui a depuis été remplacé par un hélicoptère Sikorsky, mais ces frais ont été exclus des calculs décrits dans le présent rapport. Nous n'avons pas cherché à déterminer quelles seraient les dépenses additionnelles si l'hélicoptère était exploité sans les facilités connexes de l'*Eldorado Aviation*, advenant que les services de cette société soient discontinués et remplacés par ceux de la PWA.

L'*Eldorado Aviation* effectue des versements spéciaux au titre de la pension pour services passés à raison de \$40,000 par année de 1959 à 1962 inclusivement, chaque versement annuel étant porté au compte de l'exploitation

pour l'année où il est effectué. On nous a fait savoir que cette obligation demeurerait même si la société devait cesser son activité et que son personnel soit mis à pied par suite de l'acceptation de la proposition de la PWA. Dans notre rapport de 1960, nous n'avons pas retranché le montant de \$40,000 des frais pour 1959 de l'*Eldorado Aviation*. A ce moment-là, la société envisageait la possibilité de déménager de l'aéroport municipal d'Edmonton au nouvel aéroport international de Nisku et, comme il semblait que ce déménagement pourrait se faire à peu près au même temps où ces versements spéciaux prendraient fin, nous avons jugé que de ne faire aucune rectification pour tenir compte des frais de pension pour services passés équivaldrait à pourvoir aux frais additionnels qu'occasionnerait le déménagement du siège de la société à ce nouvel endroit. Depuis, le conseil de la ville d'Edmonton a décidé de continuer à exploiter l'aéroport municipal et le ministère des Transports a consenti à y assurer des services de contrôle (tours et instruments) tout au moins pour une année ou deux encore, la question devant être réexaminée plus tard à la lumière du volume du trafic. En raison de ces événements, la direction a changé d'avis au sujet du déménagement envisagé et les frais additionnels qu'occasionnerait le déménagement de l'*Eldorado Aviation* à Nisku ont perdu leur importance par rapport aux calculs à l'étude; en conséquence, nous jugeons que nous ne serions pas justifiés à prendre ce déplacement possible en considération. Les frais de la pension pour services passés doivent donc être considérés par eux-mêmes.

Nous sommes d'avis qu'il faudrait exclure les frais de la pension pour services passés des frais de l'*Eldorado Aviation* lorsqu'il s'agit de déterminer ces derniers en vue de les comparer aux prix de la PWA pour une période de cinq ans afin de déterminer l'effet financier de la proposition de la PWA. Ces frais se rapportent entièrement au passé et ils devront être acquittés à tout événement que la proposition de la PWA soit acceptée ou non, de sorte qu'ils n'entrent pas en ligne de compte lorsqu'il s'agit de mesurer l'effet de la proposition.

Puisque les frais de l'*Eldorado Aviation* sur lesquels se fonde la présente étude sont ceux de 1959, nous avons jugé bon de comparer les frais de l'année susmentionnée et ceux de 1960 afin de nous rendre compte si des changements marqués s'étaient produits qui pourraient exiger une rectification des chiffres pour 1959 utilisés dans les calculs contenus dans le présent rapport. Une étude comparée des frais, préparée à l'aide des états financiers de la société et indiquant les articles de dépense où l'on trouve des différences marquées, est jointe au présent rapport à titre d'annexe L. Nous avons étudié ces différences et nos remarques à leur propos suivent:

a) Assurance-avions—

Dans le cas du DC-4, la prime annuelle pour assurer l'appareil et les passagers a diminué, (par suite de la diminution progressive de la valeur assurée de l'appareil) de \$41,214 pour l'année de validité de la police se terminant le 19 juillet 1959 à \$36,150 pour l'année se terminant le 19 juillet 1960 et à \$30,950 pour l'année se terminant le 19 juillet 1961.

b) Salaires et traitements—mécaniciens—

Une diminution de \$4,385 d'un total de \$77,982 en 1959 à \$73,597 en 1960 ne traduit qu'une partie d'une réduction du personnel, qui a été de 8 personnes, depuis la fin de 1959; voir aussi sous e) ci-après.

c) Pension—services courants—

Un nouveau plan de pension est entré en vigueur le 31 juillet 1959 et les frais de 1959 renferment une remise spéciale de \$3,871 à l'égard du plan antérieur tandis que les frais de 1960 comprennent

des dépenses d'administration de \$2,168 à l'égard du nouveau plan, lesquelles sont applicables à l'année 1959. Exclusion faite de la remise et compte tenu des frais de 1959 payés en 1960 à l'égard de 1959, la dépense pour 1959 a été de \$14,318 au regard de \$20,921 pour 1960.

d) Carburant—

La diminution des frais à ce titre, dans le cas du DC-4, de \$152,145 en 1959 à \$142,252 en 1960 est attribuable, jusqu'à concurrence de \$4,000 environ, à une diminution du prix du carburant. Le reste de la diminution est attribuable à la réduction des heures de vol. Le prix d'achat du carburant a eu pour effet d'accroître les frais du DC-3 de \$1,600 environ mais cette hausse a été plus que neutralisée par une réduction des heures de vol. Dans la mesure où ces diminutions résultent de la diminution des heures de vol, il en a déjà été tenu compte, en principe, dans les calculs contenus dans le présent rapport (Annexe E).

e) Matériel d'atelier—

A compter du 1^{er} janvier 1959, la société a modifié sa procédure de manière à porter au compte des dépenses au moment de l'achat toute fourniture d'un prix inférieur à \$2; antérieurement, ces achats étaient inclus dans l'inventaire. L'amortissement en 1959 de l'inventaire d'ouverture d'un montant de \$4,260 explique en partie pourquoi ces dépenses ont atteint \$27,354 en 1959 au regard de \$16,301 seulement en 1960; un autre montant de \$4,269 représente une diminution des salaires portés à ce compte en 1960 et traduit en partie la réduction du personnel dont il est fait mention sous b) ci-dessus.

f) Réparations—avions—

Dans le cas du DC-4, une diminution de \$78,361 en 1959 à \$68,034 en 1960 découle surtout du fait que six moteurs ont été mis au point en 1959 tandis que cinq seulement l'ont été en 1960; une autre révision de moteur a été effectuée au début de 1961. On prolonge l'intervalle entre les mises au point.

g) Dépréciation des appareils et des principales pièces de rechange—

Une diminution de \$142,458 en 1959 à \$85,893 en 1960 résulte de l'application d'un taux de dépréciation de 40 p. 100 par année sur une base dégressive. On fait des rectifications afin de parer à l'effet de cette différence dans les calculs contenus dans le présent rapport (voir le paragraphe 8 a) ci-après).

h) Dépenses pour intérêt—

L'intérêt a trait à un prêt de la société mère pour l'achat d'appareils, lequel est remboursé en conformité de l'amortissement prévu. On neutralise l'effet des frais réels de l'intérêt dans les calculs contenus dans le présent rapport en tenant compte d'une provision pour l'intérêt sur les capitaux engagés (voir la paragraphe 8 c) ci-après).

Parmi les comptes analysés plus haut, dont il n'a pas été tenu compte des différences dans les calculs contenus dans le présent rapport, seul celui des pensions pour services courants enregistre une hausse; les autres comptes accusent des diminutions qui font plus que contrebalancer cette augmentation. Nous aurions pu songer à réduire les frais de l'*Eldorado Aviation* pour 1959 pour tenir compte de ces diminutions, ce qui pourrait conduire, le cas échéant, à envisager la possibilité de nouvelles réductions à la lumière des réductions nettes du trafic qui sont prévues et que nous avons reconnues dans notre étude mais dont il n'est pas tenu compte pleinement dans les frais pour 1960. Toute-

fois, nous n'avons fait des rectifications que pour des frais directs, notamment le carburant, les réparations, les salaires des pilotes et les droits d'atterrissage, puisque d'autres rectifications ne semblaient pas essentielles aux conclusions auxquelles nous avons abouti par suite de la présente étude.

8. Remarques sur les calculs des frais de l'Eldorado Aviation, effectués par la PWA

Dans ses calculs des frais de l'Eldorado Aviation, la PWA s'est fondée d'abord sur les frais de l'exploitation du DC-4 et du DC-3 pour l'année 1959, lesquels sont indiqués à l'annexe K. Pour calculer ces mêmes frais à l'égard du trafic rectifié, la PWA a utilisé les réductions dans les frais variables que nous avons établies dans notre rapport de septembre 1960 et qui sont indiquées à l'annexe E. A partir de ces chiffres, la PWA a ensuite fait un certain nombre de rectifications que nous décrivons et commentons ci-après:

a) Rectification relative à la dépréciation—

(i) L'Eldorado Aviation calcule la dépréciation sur ses avions et principales pièces de rechange à 40 p. 100 par année sur une base dégressive, sans valeur résiduelle; c'est là la déduction maximum permise aux fins de l'impôt sur le revenu. Eu égard à l'effet de la dépréciation sur les frais pour l'année 1959 et compte tenu du fait que ces frais servent à mesurer l'effet de la proposition de la PWA relative à un contrat de 5 ans, nous avons rectifié notre rapport de septembre 1960 de manière qu'il y soit tenu compte des frais de dépréciation à un taux de 10 p. 100, sans valeur résiduelle. Dans les calculs qui accompagnent la proposition modifiée de la PWA, le taux a été changé à 12½ p. 100, sans valeur résiduelle. L'effet de ces rectifications est résumé ci-après:

	DC-4	DC-3	Ensemble
Coût des avions.....	\$417,000	\$ 97,500	\$568,500
Coût des principales pièces de rechange.....	99,000	21,000	120,000
	<u>\$570,000</u>	<u>\$118,500</u>	<u>\$688,500</u>
Dépréciation comptabilisée en 1959 à 40 p. 100, sur une base dégressive.....	\$115,656	\$ 26,802	\$142,458
Dépréciation calculée à 12½ p. 100, sur une base fixe.....	71,250	14,813	86,063
Réduction requise pour mettre au point les frais de l'Eldorado Aviation au taux de 12½ p. 100, sur une base fixe.....	<u>\$ 44,406</u>	<u>\$ 11,989</u>	<u>\$ 56,395</u>
Dépréciation comptabilisée en 1959 à 40 p. 100, sur une base dégressive.....	\$115,656	\$ 26,802	\$142,458
Dépréciation calculée à 10 p. 100, sur une base fixe.....	57,000	11,850	68,850
Réduction requise pour mettre au point les frais de l'Eldorado Aviation au taux de 10 p. 100, sur une base fixe.....	<u>\$ 58,656</u>	<u>\$ 14,952</u>	<u>\$ 73,608</u>
Différence entre 12½ p. 100 et 10 p. 100, sur une base fixe.....	<u>\$ 14,250</u>	<u>\$ 2,963</u>	<u>\$ 17,213</u>

(ii) Le taux de 12½ p. 100 est probablement plus approprié que le taux de 10 p. 100, que nous avons d'abord choisi, et nous l'avons accepté, bien que, en utilisant le taux plus élevé, il aurait pu être approprié de tenir compte d'une valeur résiduelle de,

mettons, 15 p. 100. Nous croyons savoir que la PWA utilise un taux de 12½ p. 100 pour des avions de type semblable, sans tenir compte d'une valeur résiduelle.

b) Provision pour remises en état—

(i) L'*Eldorado Aviation Limited* n'a pas l'habitude d'inclure dans ses comptes une provision pour le coût des remises en état. Dans notre rapport de septembre 1960, nous avons fait une telle provision à partir du principe que le DC-4 exige une remise en état d'un coût estimatif de \$60,000 après 12,000 heures de vol et que le DC-3 exige une remise en état d'un coût estimatif de \$36,000 après 12,000 heures de vol. Dans les calculs qu'elle a joints à sa proposition, la PWA a augmenté notre coût estimatif à l'égard du DC-4 de \$60,000 à \$80,000 et a rectifié la provision en conséquence. Nous avons jugé difficile d'évaluer ces estimations mais, puisque l'évaluation de la PWA ne paraît pas déraisonnable (bien qu'elle puisse être un peu élevée d'après les prix soumis à l'*Eldorado Aviation*) nous avons accepté le chiffre de \$80,000 aux fins de nos calculs. On trouvera à l'annexe M des détails relatifs à ces provisions (\$18,177 pour les frais compte tenu du trafic actuel et \$11,371 pour les frais compte tenu du trafic rectifié).

(ii) Depuis notre rapport original, l'*Eldorado Aviation* a jugé le moment venu de commencer la remise en état du DC-3. Cet avion n'avait effectué que 10,367 heures de vol depuis la dernière révision, chiffre légèrement inférieur à celui de 12,000 heures que nous avons employé dans nos calculs. Cependant, la différence qui en résulterait dans les calculs n'est pas assez grande pour exiger une rectification de ces calculs.

c) Provision pour l'intérêt sur les capitaux engagés—

(i) Dans des études des frais du genre de celle-ci, il est souvent d'usage de tenir compte d'une provision pour l'intérêt sur les capitaux engagés. La rectification, d'un montant de \$31,959, effectuée par la PWA sous ce rapport (représentant l'intérêt sur les capitaux engagés d'un montant de \$45,340 moins \$13,381 déjà inclus dans les frais) provient de notre rapport de septembre 1960. A cette fin, on a calculé la mise de fonds que représentent le DC-4 et le DC-3 ainsi que les principales pièces de rechange comme si la dépréciation avait été de 10 p. 100 sur une base fixe. En raison du changement à un taux de 12½ p. 100, dont il est fait mention au paragraphe 8 a) ci-dessus, nous avons recalculé la provision et, en même temps, nous avons effectué certains changements dans les autres données, afin de faire correspondre les données sur lesquelles se fondent les calculs et les chiffres utilisés dans le présent rapport. Il s'ensuit que la provision s'établit maintenant à \$42,488 et la rectification utilisée dans nos calculs, après déduction de \$13,381 d'intérêt inclus dans les comptes, est de \$29,107; l'annexe N fournit le détail de ce calcul.

(ii) Aux fins de mesurer l'effet de la proposition de la PWA, l'intérêt effectivement payé par l'*Eldorado Aviation* à l'*Eldorado Mining and Refining* devrait être exclu des frais de l'*Eldorado Aviation* puisque le remplacement par les services de la PWA des services de l'*Eldorado Aviation* résulterait en une perte de revenu d'un montant correspondant pour la société mère. Donc, l'élément intérêt sur les capitaux engagés inclus dans notre

calcul doit être considéré comme étant le montant brut de \$42,488 et non le montant de \$29,107, lequel représente une rectification nette.

(iii) Même si l'inclusion de cette provision dans les frais de l'*Eldorado Aviation* est juste du point de vue théorique, le coût véritable des capitaux engagés réside dans le montant que l'*Eldorado Mining and Refining* pourrait gagner en plaçant les fonds qui seraient disponibles advenant que l'*Eldorado Aviation* soit mise en liquidation, puisque la société mère n'a pas de dette productive d'intérêt.

d) Provision pour services administratifs fournis par la société mère

(i) La PWA, notant que l'*Eldorado* n'exige rien de l'*Eldorado Aviation Limited* pour les services administratifs, prétend qu'il faudrait ajouter aux frais de l'*Eldorado Aviation* une provision à cette fin. La PWA estime que cette provision devrait être de \$49,082 compte tenu des frais par rapport au trafic réel et de \$34,116 compte tenu des frais par rapport au trafic rectifié. Le détail des calculs paraît à l'annexe O. Brièvement, ces montants représentent la différence entre les dépenses administratives réelles comprises dans les frais de l'*Eldorado Aviation* et ce qu'elles seraient si les dépenses administratives de l'*Eldorado Aviation* avaient le même rapport avec les dépenses directes d'exploitation que le pourcentage moyen des dépenses administratives par rapport aux frais directs d'exploitation d'Air Canada, de la CPA, de la PWA, de la MCA, de la Trans-Air et de la Québécoir pour l'année 1958.

(ii) A notre avis, les données statistiques fondées sur les comptes des sociétés de transport aérien à horaires réguliers n'ont rien à voir à la question qui nous intéresse. L'*Eldorado Aviation* est une organisation complète en elle-même et, tout en reconnaissant que la société mère fournit en effet certains services administratifs à l'*Eldorado Aviation* et que certaines sociétés se feraient payer par leurs filiales pour de tels services, nous ne croyons pas que ces services soient suffisamment grands pour qu'il soit nécessaire de rectifier sous ce rapport les frais de l'*Eldorado Aviation*. A tout événement, il faut se rappeler que les frais de l'*Eldorado Aviation* sont en voie d'être établis à la fin spéciale de mesurer l'effet qu'aurait l'acceptation de la proposition de la PWA et que toute dépense qui serait maintenue le cas échéant doit ou être exclue des frais de l'*Eldorado Aviation* ou, si elle ne l'est pas, doit aussi être ajoutée aux prix des services de la PWA. Nous estimons qu'il est peu probable que les frais généraux de l'*Eldorado Mining and Refining* diminuent par suite de la mise en liquidation de l'*Eldorado Aviation*. Pour ces raisons, nous ne ferions aucune provision dans nos calculs pour un supplément de frais généraux d'administration.

e) Location d'un élévateur à fourche à Beaverlodge—

La PWA a ajouté aux frais de l'*Eldorado Aviation* une provision pour la location d'un élévateur à fourche appartenant à la société mère et utilisé par l'*Eldorado Aviation* pour charger et décharger les avions à l'aéroport de Beaverlodge. Les frais établis (\$3,730 par rapport au trafic réel et \$2,710 par rapport au trafic rectifié) se fondent sur un loyer de \$10 l'heure pour chaque atterrissage. Nous sommes d'avis que le loyer est probablement excessif puisque c'est le personnel de l'*Eldorado Aviation* qui conduit la machine et qu'aucun conducteur spécial

n'est requis, et on nous informe que les frais d'exploitation de la société mère y compris la dépréciation n'atteignent que \$1,800 par année environ. En outre, il y a un élément de compensation puisque un des employés de l'*Eldorado Aviation* aide à faire les livraisons aux entrepôts de la mine et au magasin de la société. Il nous est impossible de faire une évaluation exacte à l'égard de ces points et, au lieu d'effectuer une rectification sous ce rapport, nous avons supposé que ces points seraient neutralisés par l'article relatif aux frais de location d'un hangar dont il est question sous h) ci-après où la rectification exacte à faire aurait pour effet de réduire les frais de l'*Eldorado Aviation* de \$3,900.

f) Emploi du personnel de la mine pour le chargement et le déchargement des avions à Beaverlodge—

La PWA a ajouté des frais par rapport à l'emploi du personnel de la société mère pour aider à charger et à décharger les avions à l'aéroport de Beaverlodge. Les frais établis (\$4,476 par rapport au trafic réel et \$3,252 par rapport au trafic rectifié) se fondent sur l'affirmation selon laquelle il faut en moyenne six hommes pour aider les deux employés de l'*Eldorado Aviation* en cet endroit et chaque homme est censé avoir travaillé une heure en moyenne par atterrissage à \$2 l'heure. On nous fait savoir que jamais au cours des quelques dernières années il n'a fallu employer plus de trois hommes pour aider l'équipage et le personnel au sol de l'*Eldorado Aviation* dans ce travail et qu'il est exceptionnel qu'on ait besoin de plus d'un aide. Pour cette raison, nous estimons que, s'il faut tenir compte de ce service, une provision de \$1,000 serait suffisante. Cependant, afin d'éviter des rectifications d'ordre secondaire du genre de celle-ci, nous avons supposé que ces frais seraient également neutralisés par l'article relatif aux frais de location d'un hangar dont il est question sous h) ci-dessous.

g) Provision pour assurance contre les accidents causés aux passagers—

(i) La PWA a ajouté aux frais de l'*Eldorado Aviation* une provision pour un supplément d'assurance contre les accidents causés aux passagers. Les frais établis (\$11,052 par rapport au trafic réel et \$7,766 par rapport au trafic rectifié) se fondent sur un taux de 75c. l'heure par passager, soit le taux que la PWA dit payer pour cette assurance. La PWA ne fournit aucun renseignement sur la façon dont elle a procédé pour déterminer le nombre des passagers-heures et il nous est impossible de reconstituer ses calculs sous ce rapport; nous n'en concluons pas pour cela que les calculs de la PWA sont de quelque façon inexactes.

(ii) L'*Eldorado Aviation* est assurée contre les accidents causés aux passagers pour \$100,000 par place, sous réserve toutefois de cette condition importante que cette protection ne s'étend pas aux personnes visées par la Loi sur les accidents du travail. Même s'il est vrai que les employés de l'organisation *Eldorado*, qui sont visés par la Loi sur les accidents du travail, jouiraient d'une plus grande protection si les services aériens de transport étaient fournis par la PWA (nous croyons savoir que l'assurance prévue par la PWA est de \$50,000) la PWA n'est pas justifiée à inclure ces frais additionnels dans les prix de revient de l'*Eldorado Aviation*. Il appartient à l'*Eldorado* de fixer les normes des prestations et des avantages dont doivent bénéficier ses employés et les frais relatifs à toute chose en sus de ces

normes ne devraient pas, à notre avis, entrer dans les présents calculs. L'objet des présents calculs est de démontrer si l'acceptation de la proposition de la PWA occasionnerait ou non des frais additionnels à l'*Eldorado* et, en conséquence, il ne faudrait pas inclure des articles qui ne représentent pas des frais de l'*Eldorado Aviation*.

(iii) Les frais établis par la PWA le sont comme si l'*Eldorado Aviation* n'avait aucune assurance contre les accidents causés aux passagers. Si nous avions accepté en principe les frais inclus par la PWA, nous les aurions d'abord réduits du montant de l'assurance contre les accidents causés aux passagers déjà inclus dans les frais de l'*Eldorado Aviation* pour 1959, lequel s'établit à \$8,800 environ.

h) Provision pour supplément relatif à la location d'un hangar à l'aéroport d'Edmonton—

En 1959, l'année sur laquelle portent les présentes études des frais, l'*Eldorado Aviation* n'occupait pas le même hangar qu'elle occupe aujourd'hui. La PWA a soutenu qu'il faudrait ajouter \$12,000 aux frais de l'*Eldorado Aviation* pour tenir compte du supplément relatif à la location d'un hangar qu'elle estime être en cause. La rectification proposée n'est pas justifiée. Le loyer de l'ancien hangar était de \$600 par mois (dont \$25 par mois étaient recouverts d'un sous-locataire) mais, en plus, l'*Eldorado Aviation* payait à Air-Canada un loyer pour le remisage du DC-4, lequel, y compris le chauffage, s'établissait à \$417 par mois en moyenne. Le loyer du hangar actuel dans lequel la société peut remiser tous ses appareils est de \$825 par mois dont \$158 par mois sont recouverts de sous-locataires. Ainsi, les dépenses nettes de loyer ont effectivement diminué de \$992 à \$667 par mois et, s'il y avait lieu de faire une rectification sous ce rapport, elle aurait pour effet de réduire les frais de \$3,900.

Nous n'avons pas fait une telle rectification et nous nous sommes fondés là-dessus pour éviter de faire des rectifications par rapport aux articles dont il est question sous e) et f) ci-dessus.

i) Provision pour le personnel et les fournitures des services des passagers—

(i) Dans ses calculs, la PWA a ajouté aux frais de l'*Eldorado Aviation* une provision pour le personnel et les fournitures des services des passagers, s'inspirant du principe qu'il faudrait égaliser les frais des services de l'*Eldorado Aviation* aux services qui seraient fournis par la PWA. Ces frais se fondent sur un taux de \$5 l'heure pour le personnel et de \$1 par passager pour les fournitures, appliqués respectivement au nombre estimatif des heures de vol et au nombre des passagers. Nous n'avons pas réussi à reconstituer exactement les calculs de la PWA mais apparemment ils ressortent à peu près à ce qui suit:

	Par rapport au trafic réel	Par rapport au trafic rectifié
Provision pour repas.....	\$ 8,043	\$ 6,398
Provision pour le personnel.....	11,645	6,625
	<u>\$19,688</u>	<u>\$13,023</u>

(ii) L'*Eldorado* fournit des aliments à ses passagers sur les envolées les plus longues (qui ne comprennent pas les envolées entre Edmonton et Beaverlodge) et en présente immédiatement la

facture à la division intéressée. En conséquence, cette dépense n'est pas incluse dans ses frais. Les frais pour 1959 par rapport au trafic réel ont été de \$1,962 dont \$1,314 ont été portés au compte de la division de Port Radium. En nous fondant sur les réductions marquées du trafic dont il est tenu compte pour Port Radium, nous estimons que les frais par rapport au trafic réduit ne dépasseraient pas \$1,000. Nous jugeons qu'il convient de rectifier les frais de l'*Eldorado Aviation* à la mesure des frais effectivement engagés par elle au titre des fournitures pour les passagers.

- (iii) La rectification effectuée par la PWA aurait pour effet d'augmenter les frais de l'*Eldorado Aviation* pour tenir compte de certains services additionnels qui seraient fournis par la PWA sous forme de repas entre Edmonton et Beaverlodge et de personnel pour les services des passagers. L'organisation *Eldorado* est satisfaite des normes du service fourni à son personnel voyageant sur ses propres avions. Il faudrait exclure les frais susmentionnés des calculs établis pour mesurer la différence entre les frais de l'*Eldorado Aviation* et les prix des mêmes services advenant que la proposition de la PWA soit acceptée.

- j) Emploi par l'*Eldorado Aviation* de personnel de la société mère à Edmonton—

La PWA déclare qu'on lui fait savoir que, en maintes occasions, des membres du personnel de la société mère sont employés à Edmonton par l'*Eldorado Aviation* pour trier et ranger les cargaisons et qu'aucune dépense n'est portée au compte de l'*Eldorado Aviation* à ce titre; la PWA est incapable de faire une estimation du coût de tels services mais elle juge qu'il faudrait en tenir compte. Selon les représentants de l'*Eldorado Aviation*, ce point est sans fondement.

9. *Coûts estimatifs des services de la PWA et des services de l'Eldorado Aviation, d'après les calculs de la Price Waterhouse & Co., au regard des calculs de la PWA:*

A l'annexe P, nous avons fait l'exposé de nos calculs des coûts estimatifs des services de la PWA et des services de l'*Eldorado Aviation Limited* par rapport au trafic réel en 1959, en même temps que des calculs correspondants de la PWA et nous les avons présentés de manière à faire voir les différences entre eux, qui, toutes, ont déjà été mentionnées dans le présent rapport. Les calculs se comparent ainsi qu'il suit:

	Calculs de la PWA	Calculs de la <i>Price Waterhouse & Co.</i>
Coûts estimatifs si la proposition de la PWA est acceptée.....	\$1,109,151	\$1,146,714
Coûts estimatifs si les services de l' <i>Eldorado Aviation</i> sont maintenus.....	1,035,775	894,857
	<u>\$ 73,376</u>	<u>\$ 251,857</u>

A la fois nos calculs et ceux de la PWA montrent que les prix des services de la PWA excéderaient de beaucoup le coût des services de l'*Eldorado Aviation* quand la comparaison se fonde sur le trafic réel. Le coût des services de la PWA pour l'organisation *Eldorado*, établi sur cette base, serait plus élevé encore si l'on tenait compte aussi de l'effet sur ces comparaisons du recouvrement des frais des expéditeurs de concentrés dont il est fait mention au paragraphe 10 ci-après.

L'annexe Q renferme une comparaison semblable par rapport au trafic rectifié pour 1959 et les résultats en sont exposés ci-dessous:

	Calculs de la PWA	Calculs de la <i>Price</i> <i>Waterhouse & Co.</i>	Différence
Coûts estimatifs si la proposition de la PWA est acceptée.....	\$777,380	\$862,709	\$ 85,329
Coûts estimatifs si les services de l' <i>Eldorado Aviation</i> sont maintenus.....	852,897	\$738,178	(114,719)
	<u>(\$ 75,517)</u>	<u>\$124,531</u>	<u>\$200,048</u>

L'annexe Q indique aussi que, advenant que le trafic de la scierie de la Rivière-la-Paix soit exclu (pages 6 et 7), les calculs de la PWA montreraient que les services de la PWA coûteraient \$84,049 de moins que les services de l'*Eldorado Aviation* tandis que nos calculs indiqueraient que les services de la PWA coûteraient \$97,039 de plus que les services de l'*Eldorado Aviation*.

Dans tous ces calculs, une provision de plus de \$42,000 a été incluse dans les frais de l'*Eldorado Aviation* au titre de l'intérêt sur les capitaux engagés.

Quand la comparaison est faite en tenant compte des changements prévus dans le trafic (et il nous semble que ce soit là une base appropriée pour évaluer la proposition, compte tenu des changements marqués qui se produisent dans la nature de l'activité en matière de transport de l'*Eldorado Aviation*), nos calculs démontrent que les services de la PWA coûteraient plus cher que les services fournis par l'*Eldorado Aviation* tandis que les calculs de la PWA indiquent exactement le contraire. Bien que les éléments qui donnent lieu à cette différence soient indiqués dans l'appendice dont il est fait mention, les explications qui suivent feront ressortir les principales raisons de la différence:

Notre estimation du prix des services de la PWA, indiquée dans le résumé susmentionné, dépasse l'estimation de la PWA de \$85,329, lesquels représentent:

Frais additionnels estimatifs de la PWA pour trafic accru vers le nord à destination de Beaverlodge, dont il a été tenu compte après la préparation de la proposition de la PWA (pages 7 et 8).....	\$ 40,000
Notre estimation du montant par lequel les prix de la PWA pour services d'affrètement restent au-dessous de la vérité (pages 10 et 11).....	20,331
Notre estimation des frais de certains services administratifs présentement fournis par l' <i>Eldorado Aviation</i> qui seraient encore requis advenant que la proposition de la PWA soit acceptée (pages 12 et 13)	15,000
Autres articles de dépense à l'égard desquels les prix établis par la PWA restent au-dessous de la vérité	9,998

\$ 85,329

Notre estimation du coût des services de l'*Eldorado Aviation*, indiquée dans le résumé, est inférieure à celle de la PWA de \$114,719, lesquels représentent:

Frais de pension pour services passés inclus dans les frais réels qui devraient être exclus puisqu'ils devront être payés que la proposition de la PWA soit acceptée ou non (pages 14 et 15).....	\$ 40,000
Provision ajoutée par la PWA pour services administratifs fournis par la société mère, qu'il faudrait exclure (page 20)	34,116
Provision ajoutée par la PWA pour supplément d'assurance contre les accidents causés aux passagers, qu'il faudrait exclure (pages 21 et 22).....	7,766
Provision ajoutée par la PWA pour supplément relatif à la location d'un hangar, qu'il faudrait exclure (page 22)	12,000
Provision ajoutée par la PWA pour le personnel et les fournitures des services des passagers, qu'il faudrait exclure sauf jusqu'à concurrence du prix de revient des repas effectivement fournis dont nous avons tenu compte dans nos calculs (pages 22 et 23)	12,023
Autres articles de dépense dont la PWA a tenu compte en sus des frais reconnus par nous.....	8,814
	\$114,719
	\$114,719

10. *Échelle de taux proposée par la PWA pour le transport des marchandises entre Edmonton et Beaverlodge—*

Une caractéristique particulière de la proposition de la PWA réside dans l'offre, à l'article 6, d'un choix de taux pour le transport des marchandises entre Edmonton et Beaverlodge; il est probable que les expéditions de la mine Gunnar sont comprises. Outre un taux identique de \$5 les 100 livres pour le trafic vers le nord et pour le trafic vers le sud, que la PWA et nous-mêmes avons utilisé dans les présents calculs, cette échelle offre un choix de divers taux plus élevés pour le trafic vers le sud qui s'accompagnent de taux réciproques plus faibles pour le trafic vers le nord. Il semble, à la lecture de l'article 15 de la proposition, que, une fois que l'*Eldorado* aura choisi dans l'échelle un groupe particulier de taux pour le trafic vers le sud et le trafic vers le nord, les taux choisis s'appliqueraient pendant toute la durée du contrat.

En vertu du régime de l'*Eldorado Aviation* de répartir les frais d'après les unités de tonnage, lequel tient compte d'un facteur de «retour à vide», des frais plus élevés sont attribués aux mouvements des concentrés et autres marchandises vers le sud qu'aux mouvements des marchandises vers le nord par suite de l'insuffisance du volume des marchandises expédiées pour remplir les avions se dirigeant vers le nord pour y cueillir des concentrés. L'*Eldorado Aviation* porte au compte de la division d'Ottawa de l'*Eldorado*, les frais de l'expédition des concentrés et l'*Eldorado*, à son tour, recouvre ces frais des acheteurs des concentrés. Le recouvrement de ces frais de transport de parties étrangères à l'organisation *Eldorado* introduit un élément additionnel dans l'étude des effets financiers sur l'*Eldorado* de l'acceptation de la proposition de la PWA.

En 1959, le coût pour l'*Eldorado Aviation* du transport de concentrés de Beaverlodge à Edmonton s'est établi à \$5.915 les 100 livres (\$372,569 ÷ 6,298,519 livres). Sur cette base, le taux de la PWA de \$5 les 100 livres représenterait pour les acheteurs de concentrés une épargne de \$0.915 les 100 livres ou de \$57,631. La différence entre les prix de la PWA et les frais de l'*Eldorado Aviation* par rapport à tout le trafic sur le réseau, dans ces circonstances, ne donnerait pas une idée de l'effet financier de la proposition de la PWA sur l'organisation *Eldorado*, car la différence nette comprendrait l'épargne de \$57,631 réalisée par les acheteurs de concentrés qui contrebalancerait un excédent des prix de la PWA sur les frais de l'*Eldorado Aviation* d'un montant identique par rapport aux mouvements dont les frais sont payés par l'organisation *Eldorado*; si, par exemple, le total des prix de la PWA devait excéder de \$10,000 le total des frais de l'*Eldorado Aviation*, le coût véritable de la proposition de la PWA pour l'organisation *Eldorado* serait alors de \$67,631. L'échelle des taux offerte par la PWA (plus précisément un taux de \$5.91 pour le trafic vers le sud dans les circonstances exposées ci-dessus) a pour objet de parer à un tel résultat. Toutefois, il nous semble que cet élément de la proposition de la PWA présente les défauts suivants:

- a) L'échelle est censée parer à une situation résultant d'une prépondérance du trafic vers le sud sur le trafic vers le nord, mais le taux réciproque pour le transport vers le nord (c'est-à-dire \$4.09 les 100 livres au regard d'un taux pour le transport vers le sud de \$5.91 les 100 livres) n'en tient pas pleinement compte. Il est évident que, tant que le trafic vers le nord ne sera pas égal au trafic vers le sud, l'effet de l'application de ces taux sera d'augmenter les prix de la PWA par rapport au trafic vers le sud dans une mesure dépassant la réduction de ces prix par rapport au trafic vers le nord. Par exemple, quand un taux de \$5.91 les 100 livres sur 6,300,000 livres de trafic donnerait un prix de \$372,330 ou \$57,330 de plus qu'un prix de \$315,000 à raison de \$5 les 100 livres, le taux réciproque sur, mettons, 3,100,000 livres de trafic vers le nord devra s'établir à environ \$3.15 les 100 livres ($3,100,000 \times \$5 - \$57,330 \div 3,100,000$ livres) au lieu de \$4.09 les 100 livres pour que l'un égale l'autre.
- b) La mention d'un taux de \$5.91 les 100 livres et d'un taux maximum de \$6 les 100 livres dans l'échelle des taux proposée par la PWA donne à penser que l'échelle se fonde sur les frais réels pour l'*Eldorado* des mouvements de concentrés en provenance de Beaverlodge en 1959. Les volumes de trafic sur lesquels se fonde la proposition de la PWA sont tout à fait différents et l'échelle proposée ne semble pas appropriée par rapport à eux. En plus, des changements dans le trafic à l'avenir modifieraient probablement la justesse de toute échelle qui pourrait être établie maintenant pour s'appliquer pendant la période de cinq ans de durée du contrat; un taux plus élevé pour les expéditions vers le sud ne serait pas justifié si, par exemple, le trafic vers le nord augmentait jusqu'à devenir égal au trafic vers le sud.
- c) Le motif sur lequel se fonde l'*Eldorado Aviation* pour exiger un taux plus élevé pour les expéditions vers le sud que pour les expéditions vers le nord semble valide. D'autre part, du point de vue des expéditeurs de concentrés, des doutes subsistent quant à la justesse des taux que la PWA, en qualité de voiturier public, utiliserait en se fondant sur des considérations telles que celles qui sont décrites ici, d'autant plus que sur le reste du réseau de la PWA, les taux pour le trafic vers le nord ont tendance à être supérieurs aux taux pour le trafic vers le sud tandis que les taux inclus dans l'échelle spéciale manifestent une tendance exactement contraire.

Comme il est indiqué au paragraphe 4 du présent rapport, il est probable que les expéditions de marchandises vers le nord à destination de Beaverlodge atteindront un niveau égal à celui des expéditions vers le sud. Dans de telles circonstances, les frais des expéditions vers le nord et les frais des expéditions vers le sud tendraient à s'équilibrer et la difficulté mentionnée plus haut n'aurait pas autant d'importance qu'elle semblait en avoir au moment de la présentation de notre rapport de septembre 1960. En outre, notre rapport de 1960 indiquait que, dans le cas du recouvrement des frais relatifs au ravitaillement d'un tronçon de la ligne DEW par Tuktoyaktuk, les prix de la PWA étaient établis d'après des taux qui seraient supérieurs aux frais de l'*Eldorado Aviation* et cela tendrait à compenser dans les présents calculs pour la situation exposée plus haut dans laquelle les prix de la PWA au taux de \$5 les 100 livres pour les envois vers le sud seraient inférieurs aux frais de l'*Eldorado Aviation*. Nous avons décidé, par conséquent, d'omettre ces éléments de notre comparaison des prix de la PWA et des frais de l'*Eldorado Aviation*. Cependant, il ne s'ensuit pas qu'il ne sera pas nécessaire d'étudier attentivement la justesse de l'échelle mobile de taux offerte par la PWA avant de décider qu'elle sera appropriée advenant que la proposition soit acceptée.

L'engagement exigé de l'*Eldorado* par l'article 10 de la proposition de continuer à transporter des marchandises par avion d'Edmonton à Beaverlodge est étroitement lié aux questions ci-dessus.

11. *Disposition des avoirs si l'activité de l'Eldorado Aviation est interrompue*

A l'article 13 de sa proposition modifiée, la PWA offre d'acheter le DC-4 et le DC-3 ainsi que les principales pièces de rechange de même que l'inventaire des pièces de rechange et des fournitures à des prix raisonnables établis par un évaluateur indépendant et selon des modalités mutuellement acceptables; la proposition originale prévoyait l'achat des appareils et des principales pièces de rechange à des prix conformes à leur valeur comptable nette après dépréciation. La vente des avions et des principales pièces de rechange au prix raisonnable de \$395,850, d'après l'évaluation du président de l'*Eldorado Aviation*, au regard de la valeur comptable nette de \$129,064 le 31 décembre 1960, permettrait à l'*Eldorado Aviation* de réaliser un profit de \$267,000 environ dont les conséquences d'ordre fiscal sont exposées au paragraphe 12 qui suit.

La valeur comptable nette le 31 décembre 1960 des articles que la PWA a consenti à acheter ainsi que le prix raisonnable qu'en a fixé le président de l'*Eldorado Aviation* sont indiqués à l'annexe R.

L'annexe S indique quels sont les avoirs en immobilisations que la PWA ne s'est pas engagée à acheter ainsi que leur valeur comptable nette le 31 décembre 1960 et leur valeur réalisable d'après le président de l'*Eldorado Aviation*. Leur valeur réalisable indiquée excède leur valeur comptable nette de \$14,000 environ. Toutefois, ce chiffre suppose que la valeur réalisable de l'entrepôt de Beaverlodge égalerait sa valeur comptable nette si cet entrepôt était acheté par la société mère pour le montant indiqué à moins que la PWA ne soit disposée à l'acheter aux mêmes conditions.

12. *Considérations d'ordre fiscal*

L'*Eldorado Aviation* est une société assujettie à l'impôt, sa fondation en 1952 ayant coïncidé avec le moment où pour la première fois les sociétés de la Couronne ont été assujetties à la Loi de l'impôt sur le revenu.

Nous n'avons pas examiné les déclarations d'impôt sur le revenu de la société mais on nous a fourni les renseignements suivants au sujet de sa situation en matière d'impôt sur le revenu:

- a) Étant donné que la société fournit ses services aux prix de revient, elle n'a eu aucun revenu imposable.

- b) L'excédent qui apparaît dans son bilan représente des avoirs non imposables.
- c) La valeur comptable nette de ses avoirs dépréciables coïncide avec les frais de premier établissement non dépréciés aux fins de l'impôt.

Compte tenu de l'alinéa c) qui précède, tout profit réalisé sur les avoirs dépréciables à la suite de l'interruption de l'activité de la société donnerait lieu à la « reprise » de la dépréciation qui serait incluse dans le revenu imposable et toute perte au moment de la disposition constituerait une déduction dans le calcul du revenu imposable. Tout profit réalisé au moment de la vente des articles de l'inventaire serait inclus dans le revenu imposable et toute perte serait déductible aux fins de l'impôt.

En supposant que le profit taxable, ou la perte, auquel donnerait lieu la vente des inventaires et des avoirs indiqués à l'annexe S ne serait pas élevé, la principale obligation fiscale a trait au profit comptable sur la vente des avions et des principales pièces de rechange, évalué à \$267,000 sur la base décrite au paragraphe 11 ci-dessus. Ce profit représenterait un revenu imposable pour l'*Eldorado Aviation*, constituant pour ainsi dire une reprise de la dépréciation: de plus, la société aurait en main un revenu non distribué qui passerait au revenu non distribué de la société mère après la mise en liquidation de l'*Eldorado Aviation*. Par contre, si la valeur comptable était utilisée pour réduire les frais que l'*Eldorado Aviation* exigerait autrement pour le transport, une partie du profit serait transmise aux acheteurs de concentrés tandis que le reste servirait à réduire les frais de transport de l'*Eldorado* et de la *NTCL* et aurait en conséquence un effet d'ordre fiscal sur ces sociétés.

En plus de cela, une difficulté pourrait survenir par rapport aux versements au titre de la pension pour services passés. Comme on l'a mentionné au paragraphe 7 ci-dessus, des versements au titre de la pension pour services passés sont prévus à un taux annuel de \$40,000 par année de 1959 à 1962 inclusivement. La déductibilité aux fins de l'impôt sur le revenu de ceux de ces versements qui normalement seraient à faire après l'interruption de l'activité de l'*Eldorado Aviation* dépendrait en partie des ententes conclues par rapport au règlement de cette obligation et de la façon dont il serait tenu compte de ce règlement.

13. Conclusion:

Les chiffres auxquels nous sommes arrivés dans le présent rapport ne sont pas destinés à représenter une appréciation précise de la différence entre le coût des services de transport advenant que la proposition de la PWA soit acceptée et le coût des services fournis par l'*Eldorado Aviation Limited*. Cependant, nous estimons qu'ils indiquent clairement que l'acceptation de la proposition de la PWA donnerait lieu à des frais additionnels marqués pour la société *Eldorado*.

Edmonton, le 21 février 1961

PRICE WATERHOUSE & CO.,
Comptables agréés.

ANNEXE A

ELDORADO AVIATION LIMITED

Copie de la proposition soumise par la PWA
(sans pièces jointes)

PACIFIC WESTERN AIRLINES LIMITED

CTA 2-E80-1A
2.07.01

Le 13 décembre 1960

Monsieur P. Y. Davoud
Président de la Commission des transports aériens
Ottawa (Ont.)

Monsieur,

En réponse à la lettre du 9 décembre 1960 que vous avez adressée à M. McLaren de notre bureau, nous vous envoyons ci-inclus deux copies de la nouvelle proposition que nous avons soumise à l'*Eldorado Mining & Refining Company Limited* en vue de lui assurer un service de transport aérien. L'*Eldorado Mining & Refining* est actuellement desservie par l'*Eldorado Aviation Limited*. Dans la présente proposition, pour fins de brièveté, l'*Eldorado Mining & Refining Company Limited* est appelée «Eldorado», la *Pacific Western Airlines Limited*, «P.W.A.» et la Commission des transports aériens «CTA». Les conditions fondamentales de notre proposition sont les suivantes:

1. Qu'un contrat soit conclu entre les parties intéressées et que ce contrat expire le 31 décembre 1965 et soit ensuite renouvelable chaque année.
2. La P.W.A. assurera à l'Eldorado un service de transport aérien entre Edmonton et Uranium City. Le service sera assez fréquent qu'il pourra transporter rapidement et efficacement entre ces deux points tout le trafic-voyageurs et tout le trafic-marchandises que l'Eldorado pourra lui fournir.
3. La P.W.A. assurera un service de triage et d'assemblage pour les marchandises de l'Eldorado qu'elle recevra à son bureau de l'aéroport à Edmonton (Alb.) et elle chargera et déchargera l'appareil à Uranium City et à Edmonton.
4. La PWA nommera l'Eldorado agent pour la vente des billets de voyageurs aux employés de l'Eldorado et à leur famille et lui paiera une commission de 5 p. 100 sur le prix de tous les billets vendus. La PWA soumettra à la CTA un tarif-voyageurs révisé en vertu duquel le prix d'un billet d'un adulte pour le transport entre Edmonton et Uranium passera de \$37.50 à \$35.00 et ces nouveaux prix seront applicables non seulement aux employés de l'Eldorado et à leur famille mais aussi au public en général.
5. En raison du montant estimatif de trafic-marchandises que l'Eldorado sera appelée à transporter entre les divers endroits situés sur le réseau Mackenzie de la PWA, la PWA s'assurera que l'Eldorado pourra bénéficier à l'égard de toutes ses expéditions du «rabais sur la grande quantité» ou du plus bas pris indiqué dans le tarif-marchandises de la PWA.
6. La PWA transportera du trafic-marchandises soit dans un sens ou dans l'autre entre Edmonton (Alb.) et Uranium City (Sask.) aux taux composés pour le transport vers le nord et vers le sud que l'Eldorado choisira dans le tableau suivant:
Si le taux vers le sud est de \$5.00 les cent livres
le taux vers le nord est de \$5.00 les cent livres

- Si le taux vers le sud est de \$5.25 les cents livres
 le taux vers le nord est de \$4.75 les cent livres
- Si le taux vers le sud est de \$5.50 les cent livres
 le taux vers le nord est de \$4.50 les cent livres
- Si le taux vers le sud est de \$5.75 le cent livres
 le taux vers le nord est de \$4.25 les cent livres
- Si le taux vers le sud est de \$5.91 les cent livres
 le taux vers le nord est de \$4.09 les cent livres
- Si le taux vers le sud est de \$6.00 les cent livres
 le taux vers le nord est de \$4.00 les cent livres.

NOTA: En 1959 le coût réel du transport des concentrés entre Beaverlodge et Edmonton a été de $\$372,569 \div 6,298,519 = \5.915 les cent livres.

7. La PWA transportera tous les voyageurs et tout le trafic-marchandises aux endroits autres que ceux qui sont mentionnés au paragraphe 6 ci-dessus aux taux ordinairement indiqués dans le tarif de la PWA. Tous les déplacements de marchandises et de personnel seront soumis aux termes et conditions des tarifs que la PWA soumettra à la CTA de temps à autre. La PWA demandera à la CTA d'inscrire Port Radium sur son permis de la classe I et elle fixera un taux comportant un rabais sur la grande quantité de \$10.50 les cent livres pour les marchandises transportées entre Edmonton et Port Radium. De même, les taux comportant un rabais sur la grande quantité s'appliqueront toujours au trafic-marchandises de l'Eldorado.
8. L'Eldorado consent à faire transporter par la PWA, d'Uranium City à Edmonton, pendant la durée du présent contrat tous les concentrés d'uranium, provenant de sa propre production ou de la production de ses sous-traitants, à moins que le transport par avion des minerais d'uranium soit expressément défendu par l'agence du gouvernement des États-Unis qui achète à la fin les minerais d'uranium en question en vertu d'un contrat.
9. Au début de chaque année, l'Eldorado fournira à la PWA une estimation du montant du minerai d'uranium qu'elle expédiera cette année-là.
10. L'Eldorado consent à expédier par la PWA pendant la durée du présent contrat, d'Edmonton à Uranium City, tous les aliments, biens de consommation durables, articles de quincaillerie, pièces de machines et fournitures, ordinairement transportées par l'Eldorado Aviation Limited.
11. L'Eldorado consent à employer les services de la PWA pour tous les déplacements de son personnel là où l'Eldorado réglemente ou influence ces déplacements.
12. L'Eldorado consent à organiser les services de cueillette et de livraison à l'Uranium City de façon que la PWA n'ait à assurer aucun service d'entreposage plus considérable qu'il n'était ordinairement exigé de l'Eldorado Aviation Limited.
13. La PWA possède suffisamment d'appareils du type nécessaire pour assurer le service. Mais si l'Eldorado Aviation désire que la PWA achète son Douglas DC-4 et son Douglas DC-3, les pièces principales ainsi que le stock de pièces de rechange et les fournitures, la PWA est disposé à le faire à la juste valeur du marché établie par un estimateur indépendant accepté par les deux parties et pourvu que les conditions leur conviennent.
14. La PWA consentira à embaucher dans la mesure du possible le personnel actuel de l'Eldorado Aviation Limited.

15. La PWA déposera un tarif révisé conforme aux engagements du présent contrat et aux taux choisis par l'Eldorado en vertu du paragraphe 6; les taux déposés s'appliqueront aussi au public en général.

Nous incluons la documentation suivante à l'appui de notre proposition:

- a) Résumé des frais d'exploitation de l'*Eldorado Aviation Limited* pour l'année 1959.
- b) Notes explicatives au sujet des frais additionnels d'exploitation qui, de l'avis de la PWA, devraient être inclus.
- c) Compilation de tous les frais de l'*Eldorado Aviation Limited* pour l'année 1959 fondée sur les taux de la PWA.
- d) Résumé des frais d'exploitation de l'*Eldorado Aviation Limited* pour l'année 1959 avec rajustements pour la baisse prévue de la circulation, conformément au rapport de la maison Price Waterhouse.
- e) Coût de l'*Eldorado Aviation Limited* pour l'année 1959 fondés sur les taux de la PWA avec rajustements pour la baisse prévue de la circulation, conformément au rapport de la maison Price Waterhouse.
- f) Comparaison des frais entre l'*Eldorado Aviation Limited* et la PWA pour l'année 1959 avant et après les rajustements conformément au rapport de la Price Waterhouse.

Nous estimons que la présente proposition est équitable et nous croyons que la proposition et les documents qui l'appuient prouvent que nous pouvons assurer le service de transport aérien à l'Eldorado à un prix inférieur, à notre avis, à celui qu'elle paie actuellement. Nous avons éprouvé de la difficulté à établir les frais exacts de l'*Eldorado Aviation Limited* à cause des méthodes de comptabilité interne de l'Eldorado et des sujets litigieux énoncés sous les rubriques A à J inclusivement qui sont comprises dans les alinéas a) et b) de la documentation à l'appui; mais votre Commission pourra certainement se procurer ces renseignements et résoudre le problème. Si vous en veniez à une conclusion autre que celle de nos comptables, nous nous réservons le droit de corriger notre proposition en conséquence.

Nous serons heureux de vous fournir tous les renseignements additionnels dont vous pourrez avoir besoin.

Veuillez agréer, monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Le président de la
PACIFIC WESTERN AIRLINES LIMITED
(Signature) K. J. Springer

KJS: HH
Pièces jointes

P.S. Pour des raisons de commodité nous incluons deux autres copies de notre proposition et de la documentation à l'appui de la proposition.

(Signature) K.J.S.

ANNEXE B
ELDORADO AVIATION LIMITED

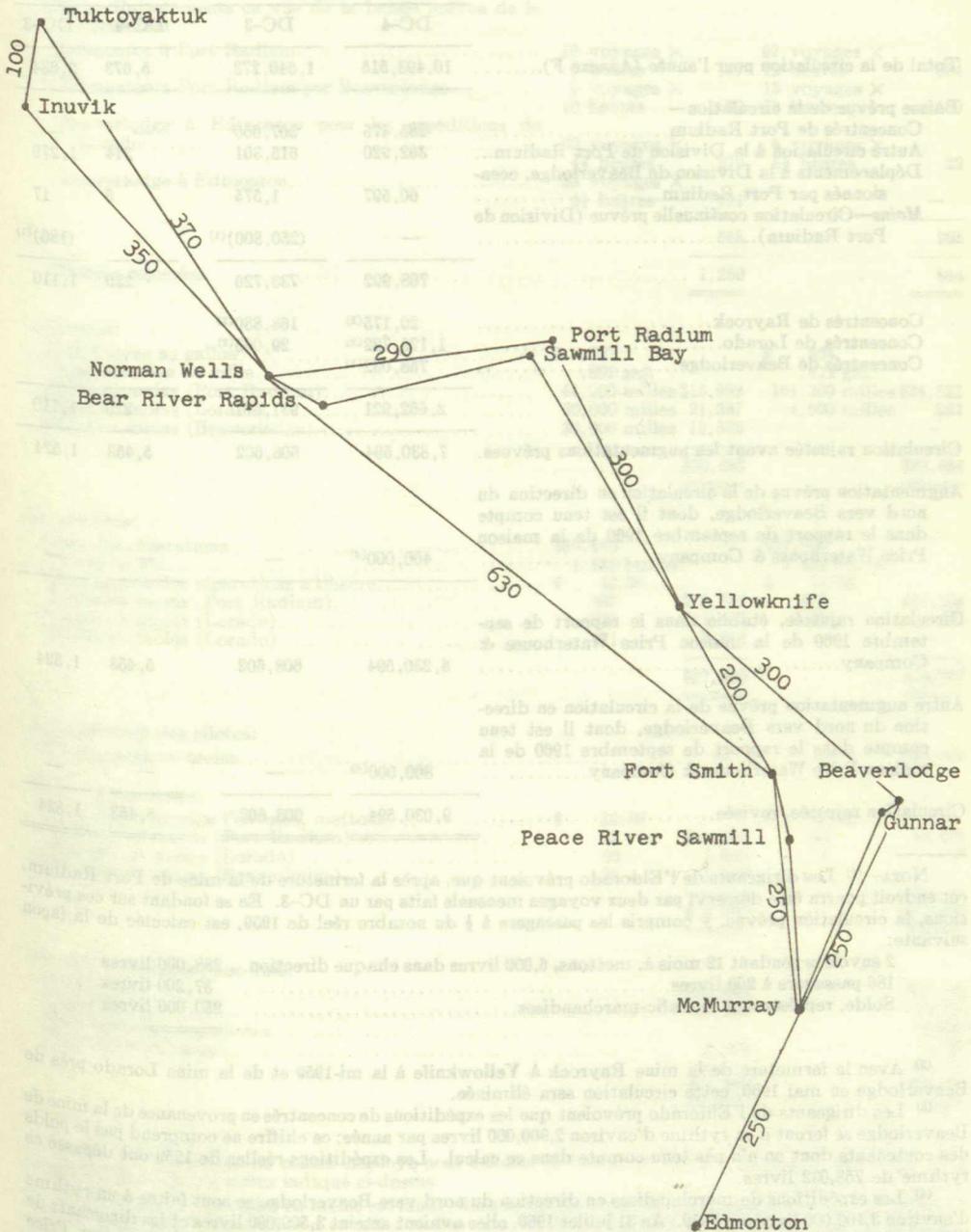
BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1960

ACTIF		PASSIF	
CAISSE.....	\$ 9,584	COMPTES À PAYER.....	\$34,296
COMPTES À RECEVOIR:		DETE À L'ÉGARD DE LA CAISSE DE RETRAITE POUR SERVICES ANTÉRIEURS	80,000
Compagnies associées.....	\$25,656	ELDORADO MINING AND REFINING LIMITED—EMPRUNT.....	107,045
Autres.....	12,130		
	37,786	CAPITAL-ACTIONS—	
DÉPENSES PAYÉES À L'AVANCE ET APPROVISIONNEMENTS:		Autorisé—50,000 actions d'une valeur nominale d'un dollar.....	
Assurance payée à l'avance, etc.....	\$ 32,280	Émis—28,006 actions.....	\$ 28,006
Stocks d'inventaires—		Excédent provenant des recettes des assurances, d'un bénéfice sur les ventes d'appareils et de pièces principales, etc.....	227,683
Barils.....	1,347		
Carburant et huile.....	8,023		
Pièces.....	13,793		
Autres pièces.....	38,920		
	95,363		
ACTIF IMMOBILISÉ, AU PRIX D'ACHAT:			
	Prix d'achat	Dépré- ciation accumulée	Valeur nette
Appareils et principales pièces—			
DC-4 transport.....	\$569,921	\$464,965	\$104,956
DC-3 transport.....	118,360	94,252	24,108
S-55 hélicoptère.....	83,682	8,811	74,871
Norseman (pièces seulement)	18,520	18,520	
Pièces.....	47,382	39,454	7,928
	\$837,865	\$626,002	\$211,863
Immeuble.....	32,426	8,787	23,639
Atelier, hangar et équipement de chargement.....	32,218	15,832	16,386
Mobilier et fournitures de bureau	5,923	3,514	2,409
	\$908,432	\$654,135	254,297
FRAIS DIFFÉRÉS:			
Frais de la caisse de retraite pour services antérieurs.....			80,000
			\$477,030
			<u>\$477,030</u>

ANNEXE C

ELDORADO AVIATION LIMITED

Grandes lignes du réseau de transport aérien



Nora: Le nombre de milles indiqué est fondé sur des normes adoptées par la compagnie et il comprend le parcours de l'envolée et de l'atterrissage.

ANNEXE D

ELDORADO AVIATION LIMITED

RAJUSTEMENTS DES MOUVEMENTS DE CIRCULATION POUR 1959 FONDÉS SUR LA BAISSÉ PRÉVUE DE LA CIRCULATION

	Nombre de livres du trafic-marchandises		Nombre de passagers	
	DC-4	DC-3	DC-4	DC-3
Total de la circulation pour l'année (Annexe F).....	10,493,515	1,540,273	5,673	2,634
Baisse prévue de la circulation—				
Concentrés de Port Radium.....	285,475	367,650	—	—
Autre circulation à la Division de Port Radium...	362,920	615,301	214	1,279
Déplacements à la Division de Beaverlodge, occasionnés par Port Radium.....	60,597	1,575	6	17
Moins—Circulation continue prévue (Division de Port Radium).....	—	(250,800) ⁽¹⁾	—	(186) ⁽¹⁾
	708,992	733,726	220	1,110
Concentrés de Rayrock.....	20,175 ⁽²⁾	168,880 ⁽²⁾	—	—
Concentrés de Lorado.....	1,175,722 ⁽²⁾	29,065 ⁽²⁾	—	—
Concentrés de Beaverlodge.....	758,032 ⁽³⁾	—	—	—
	2,662,921	931,671	220	1,110
Circulation rajustée avant les augmentations prévues.	7,830,594	608,602	5,453	1,524
Augmentation prévue de la circulation en direction du nord vers Beaverlodge, dont il est tenu compte dans le rapport de septembre 1960 de la maison Price Waterhouse & Company.....	400,000 ⁽⁴⁾	—	—	—
Circulation rajustée, établie dans le rapport de septembre 1960 de la maison Price Waterhouse & Company.....	8,230,594	608,602	5,453	1,524
Autre augmentation prévue de la circulation en direction du nord vers Beaverlodge, dont il est tenu compte dans le rapport de septembre 1960 de la maison Price Waterhouse & Company.....	800,000 ⁽⁴⁾	—	—	—
Circulation rajustée, révisée.....	9,030,594	608,602	5,453	1,524

NOTA—⁽¹⁾ Les dirigeants de l'Eldorado prévoient que, après la fermeture de la mine de Port Radium, cet endroit pourra être desservi par deux voyages mensuels faits par un DC-3. En se fondant sur ces prévisions, la circulation prévue, y compris les passagers à $\frac{1}{2}$ du nombre réel de 1959, est calculée de la façon suivante:

2 envoies pendant 12 mois à, mettons, 6,000 livres dans chaque direction.	288,000 livres
186 passagers à 200 livres.....	37,200 livres
Solde, représentant le trafic-marchandises.....	250,000 livres

⁽²⁾ Avec la fermeture de la mine Rayrock à Yellowknife à la mi-1959 et de la mine Lorado près de Beaverlodge en mai 1960, cette circulation sera éliminée.

⁽³⁾ Les dirigeants de l'Eldorado prévoient que les expéditions de concentrés en provenance de la mine de Beaverlodge se feront à un rythme d'environ 2,900,000 livres par année; ce chiffre ne comprend pas le poids des contenants dont on n'a pas tenu compte dans ce calcul. Les expéditions réelles de 1959 ont dépassé ce rythme de 758,032 livres.

⁽⁴⁾ Les expéditions de marchandises en direction du nord vers Beaverlodge se sont faites à un rythme d'environ 3,100,000 livres en 1959. Au 31 juillet 1960, elles avaient atteint 3,500,000 livres et les dirigeants de l'Eldorado prévoyaient d'autres augmentations. Dans le rapport de septembre 1960 de la maison Price Waterhouse & Company, on a tenu compte d'une augmentation de 400,000 livres. Dans le présent rapport, on a prévu pour les raisons données dans le rapport une autre augmentation de 700,000 livres, ce qui porte à 4,300,000 livres les expéditions en direction du nord.

ANNEXE E

ELDORADO AVIATION LIMITED

RAJUSTEMENT DES FRAIS D'EXPLOITATION POUR L'ANNÉE 1959 ÉTABLIS D'APRÈS
LES MODIFICATIONS PRÉVUES DE LA CIRCULATION

	DC-4		DC-3	
Heures de vol.....		1,898		1,839
<i>Moins—Rajustements en vue de la baisse prévue de la circulation</i>				
Edmonton à Port Radium.....	13 voyages × 9 heures	117	67 voyages × 12 heures	804
Edmonton à Port Radium par Beaverlodge.....	9 voyages × 10 heures	90	13 voyages × 13 heures	169
Beaverlodge à Edmonton pour les expéditions de Lorado.....	60 voyages × 4½ heures	270	4 voyages × 5½ heures	22
Beaverlodge à Edmonton.....	38 voyages × 4½ heures	171		—
		648		995
Heures rajustées.....		1,250		844
Carburant:				
Coût moyen au gallon.....	\$.397		\$.524	
Consommation au mille.....	.897 gal.		.412 gal.	
Milles en moins (Port Radium).....	44,900 milles	\$15,989	161,300 milles	\$34,823
Milles en moins (Lorado).....	60,000 milles	21,367	4,000 milles	863
Milles en moins (Beaverlodge).....	38,000 milles	13,532	—	—
		\$50,888		\$35,686
Réparations:				
Coût des réparations.....	\$80,440		\$27,000	
Heures de vol.....	1,898 heures		1,839 heures	
Coût moyen des réparations à l'heure.....	\$ 42.36		\$ 14.68	
Heures en moins (Port Radium).....	207	\$ 8,769	973	\$14,284
Heures en moins (Lorado).....	270	11,437	22	323
Heures en moins (Lorado).....	171	7,244	—	—
		\$27,450		\$14,607
Rémunération des pilotes:				
Un équipage en moins.....		—		\$15,000
Frais d'atterrissage:				
Frais d'atterrissage l'envolée, mettons.....	\$ 30.00		\$ 20.00	
Envolées en moins (Port Radium).....	22	\$ 660	80	\$1,600
Envolées en moins (Lorado).....	60	1,800	4	80
Envolées en moins (Beaverlodge).....	38	1,140	—	—
		\$ 3,600		\$ 1,680
Résumé de la baisse des frais:				
Carburant.....		\$50,888		\$35,686
Réparations.....		27,450		14,607
Rémunération des pilotes.....		—		15,000
Frais d'atterrissage.....		3,600		1,680
		\$81,938		\$66,973

NOTA: (1) Le nombre de milles employé pour calculer la baisse du coût du carburant est fondé sur le nombre d'envolées en moins indiqué ci-dessus.

(2) Le nombre d'envolées en moins est fondé, dans le cas de la circulation en direction et en provenance, de Port Radium, sur le nombre d'envolées réelles au cours de la période à l'étude moins deux envolées par mois, soit le nombre d'envolées en moins prévues. Dans le cas des envolées de Beaverlodge à Edmonton la baisse représente une estimation du nombre d'envolées qui seront supprimées, d'après la baisse de la circulation indiquée à l'annexe D.

ANNEXE F

ELDORADO AVIATION LIMITED

RÉSUMÉ COMPARATIF DE LA CIRCULATION DE L'ELDORADO AVIATION POUR LES ANNÉES 1959 ET 1960

	DC-4		DC-3	
	1959	1960	1959	1960
Trafic-marchandises (en livres):				
Division de Port Radium.....	362,920	649,397	615,301	501,252
Concentrés de Port Radium.....	285,475	284,435	367,650	348,650
Concentrés de Port Radium transbordés à Beaver- lodge et compris ci-dessus.....		33,250		6,650
Concentrés de Rayrock (Yellowknife).....	20,175		168,880	
Circulation entre Edmonton et Beaverlodge, à l'ex- clusion de la circulation comprise ci-dessus—				
Vers le sud—				
Concentrés.....	6,241,496	5,351,708	57,023	65,066
Autres marchandises.....	252,510	284,635	9,498	5,150
Vers le nord.....	3,060,847	4,029,276	48,398	70,430
Tout autre trafic-marchandises.....	270,092	282,694	273,523	254,638
	<u>10,493,515</u>	<u>10,915,395</u>	<u>1,530,273</u>	<u>1,251,836</u>
Trafic-voyageurs:				
Division de Port Radium.....	214	202	1,279	1,107
Circulation entre Edmonton et Beaverlodge, à l'ex- clusion de la circulation comprise ci-dessus—				
Vers le sud.....	2,505	2,723	173	175
Vers le nord.....	2,403	2,644	177	63
Tout autre trafic-voyageurs.....	551	564	981	863
	<u>5,673</u>	<u>6,133</u>	<u>2,634</u>	<u>2,208</u>
Heures de vol:				
Payantes.....	1,892:05	1,820:20	1,822:45	1,552:10
Non payantes.....	6:05	6:45	17:40	13:30
	<u>1,898:10</u>	<u>1,827:05</u>	<u>1,840:25</u>	<u>1,565:40</u>

ANNEXE G

ELDORADO AVIATION LIMITED

CONCILIATION ENTRE LE CALCUL DES FRAIS ESTIMATIFS DES SERVICES DE LA PWA QUE LA PWA A ÉTABLI EN SE FONDANT SUR LA BAISSÉ PRÉVUE DE LA CIRCULATION ET LE CALCUL FAIT PAR LA MAISON PRICE WATERHOUSE & COMPANY DANS SON RAPPORT DE SEPTEMBRE 1960

Total des frais pour les services de la PWA établi par la PWA en tenant compte de la baisse prévue de la circulation.....		\$777,380
Rabais de 12.1% absorbé par la PWA sur tous les billets des passagers et qui s'explique par les taux familiaux, les billets à moitié prix pour enfants et les taux spéciaux pour les groupes. Sur tout son réseau la PWA accorde en moyenne 7½% de rabais et elle paie une commission de 5% à ses agents—		
Circulation entre Edmonton et Beaverlodge.....	\$22,369	
Autre circulation.....	12,647	
		\$35,016
Moins—Les billets à moitié prix pour enfants (transport entre Edmonton et Beaverlodge) sont prévues dans le rapport de la Price Waterhouse & Company.....	11,375	
		23,641
Application par la PWA d'un rabais sur la grande quantité aux mouvements de marchandises qui ne seraient pas autrement transportées aux taux minimums, comme il est offert dans la proposition révisée.....		2,394
Emploi par la PWA de taux spéciaux pour le trafic-marchandises et le trafic-voyageurs de Port Radium, les taux plus élevés à l'égard des marchandises, qui ont été employés par Price Waterhouse & Company, ayant été fondés sur les taux de Norman Wells en l'absence de taux fixés à l'égard de la circulation de Port Radium dans la première proposition de la PWA—		
Différence dans les frais de transport des marchandises.....	\$25,357	
Différence dans les frais de transport des passagers.....	8,395	
		33,752
Omissions de la PWA en ce qui a trait à la circulation, aux taux employés par Price Waterhouse & Company.....		2,574
Mouvements de la circulation à l'égard desquels le calcul du coût de la PWA excédait le coût établi par Price Waterhouse & Company et qui avaient trait pour la plupart à des endroits hors-trajet dont quelque-uns n'ont pas été calculés par la Price Waterhouse & Company.....		(6,632)
Différences diverses.....		5
Montant des frais d'après le rapport de septembre 1960 de la Price Waterhouse & Company		
Circulation entre Edmonton et Beaverlodge (Pièce VI de ce rapport).....	\$578,843	
Autre circulation (Pièce XIII de ce rapport).....	254,271	
		\$833,114

ANNEXE H

ELDORADO AVIATION LIMITED

RAJUSTEMENT APPORTÉ PAR LA PRICE WATERHOUSE & COMPANY AU CALCUL DES FRAIS ESTIMATIFS
DES SERVICES DE LA PWA ÉTABLI PAR LA PWA À L'ÉGARD DES OMISSIONS DE VOYAGES.

	D'après les mouvements réels de la circulation	D'après les mouvements rajustés de la circulation
Rajustements des frais de la PWA établi par la PWA à l'égard des omissions de circulation (Net):		
Edmonton et Beaverlodge—		
4 passagers à \$35.00 moins 12.1%.....	\$ —	(\$ 123)
(Doit être exclu de la circulation rajustée)		
Edmonton et McMurray—		
36 livres de marchandises—en direction du sud à \$4.58 les cent livres.....	—	2
Edmonton et Fort Smith—		
2 passagers à \$38.00 moins 12.1%.....	—	(67)
(Doit être exclu de la circulation rajustée)		
Edmonton et Yellowknife—		
1,232 livres de marchandises—en direction du nord à \$11.53 les cents livres.....	—	(142)
160 livres de marchandises—en direction du sud à \$5.89 les cent livres.....	—	(9)
30 passagers à \$53.00 moins 12.1%.....	—	(1,398)
(Doit être exclu de la circulation rajustée)		
McMurray et Fort Smith—		
74 passagers à \$19.00 moins 12.1%.....	1,236	1,236
Fort Smith et Yellowknife—		
3 passagers à \$15.00 moins 12.1%.....	40	40
Edmonton et Port Radium—		
731 livres de marchandises—en direction du nord à \$10.50 les cents livres.....	—	76
26 passagers à \$85.50 moins 12.1%.....	—	1,954
Port Radium et McMurray —		
177 livres de marchandises—en direction du sud à \$10.00 les cent livres.....	—	18
5 passagers à \$71.00 moins 12.1%.....	—	312
Port Radium et Fort Smith—		
1,050 livres de marchandises—en direction du nord à \$5.00 les cent livres.....	—	53
8 passagers à \$54.00 moins 12.1%.....	—	380
Port Radium et Yellowknife—		
2 passagers à \$49.00 moins 12.1%.....	—	86
Hay River et Tuktoyaktuk—		
2 passagers à \$89.00 moins 12.1%.....	156	156
Rajustement pour erreur de calcul lorsqu'on a établi un total de \$777,380 pour la circulation rajustée.....	—	4
Total des rajustements.....	\$1,434	\$2,578

NOTA: Les omissions de certains voyages que la PWA fera vraisemblablement à forfait sont rajustées à l'annexe J.

ANNEXE I

ELDORADO AVIATION LIMITED

RAJUSTEMENT APPORTÉ PAR LA PRICE WATERHOUSE & COMPANY AU CALCUL DES FRAIS ESTIMATIFS DES SERVICES DE LA PWA ÉTABLI PAR LA PWA À L'ÉGARD DES ALLOCATIONS POUR LES BILLETS SPÉCIAUX ET LA COMMISSION AUX AGENCES

Frais de la PWA à l'égard du trafic-voyageurs, établis par la PWA d'après la circulation rajustée autre que les voyages entre Edmonton et Beverlodge (le montant des frais a été obtenu en analysant le calcul de la PWA).....	\$ 89,613
Plus—Omissions nettes du trafic-voyageurs influant sur les chiffres ci-dessus, d'après une analyse de l'annexe H.....	2,699
Total des frais de la PWA pour les billets des passagers, d'après le calcul de la Price Waterhouse & Company.....	\$ 91,862
Total ci-dessus avant déduction de l'escompte de 12.1% (\$91,862 ÷ 87.9%).....	\$104,750
Allocation de 12.1% sur \$104,507.....	\$ 12,645
Allocation de 5% sur \$104,507.....	5,225
Montant du rajustement.....	\$ 7,420

NOTA: La PWA a déduit de tous les frais du trafic-voyageurs une proportion de 12.1% pour tenir compte des taux de famille, des billets d'enfants à moitié prix et des rabais accordés aux groupes; sur l'ensemble de son réseau, la PWA accorde en moyenne 7 1/2% de rabais aux familles, enfants et groupes et elle paie une commission de 5% sur la vente de tous les billets des passagers. Le rajustement ci-dessus déduit 7 1/2% d'allocation sur les billets des passagers autres que les billets pour le trajet entre Edmonton et Beverlodge et il est fondé sur la circulation rajustée.

ANNEXE J

ELDORADO AVIATION LIMITED

RAJUSTEMENT APPORTÉ PAR LA PRICE WATERHOUSE & COMPANY AU CALCUL DES FRAIS ESTIMATIFS DES SERVICES DE LA PWA ÉTABLI PAR LA PWA À L'ÉGARD DES ENVOLÉES À FORFAIT

	Calcul des frais par la PWA	Calcul des frais par la Price Waterhouse & Company	Différence estimative
Edmonton et Peace River Sawmill:			
Calcul établi par la PWA—Appareil DC-3 nolisé à Edmonton—9 voyages $\times 2 \times 395$ milles $\times \$1.20$	\$ 8,532		
Calcul établi par la Price Waterhouse & Company— L'Eldorado Aviation dessert cet endroit au cours de ses envolées régulières vers le nord. Pour que la PWA assure le même service, il faudrait louer un DC-3 à Edmonton et faire 29 voyages (Annexe J-1)—29 voyages $\times 2 \times 395$ milles $\times \$1.20$		\$ 27,492	
	<u>\$ 8,532</u>	<u>\$ 27,492</u>	\$ 18,960
Norman Wells et Bear River Rapids:			
Calcul établi par la PWA—			
La PWA propose que toute la circulation entre Edmon- ton et Bear River Rapids et les points intermédiaires passe par Norman Wells et qu'on nolisise un appareil Otter entre Norman Wells et Bear River Rapids— 24 voyages $\times 2 \times 72$ milles $\times \$1.05$ (en ajoutant la circulation d'Edmonton à celle des points intermé- diaires).....			
	\$ 3,628		
Calcul établi par la Price Waterhouse & Company—			
L'Eldorado Aviation dessert cet endroit au cours de ses envolées régulières vers le nord et elle arrête souvent en revenant de Tuk le même jour pour ramasser le courrier en réponse à celui qu'elle a laissé lors de son envolée vers le nord. A part le service spécial du courrier de retour qui demanderait à la PWA, s'il était doublé, de laisser un appareil Otter à Bear River Rapids pendant plusieurs heures ou de lui faire faire des envolées additionnelles, cette circulation nécessiterait 37 envolées par un appareil Otter (An- nexe J-2)—37 voyages $\times 2 \times 72$ milles $\times \$1.05$			
		\$ 5,594	
	<u>\$ 3,628</u>	<u>\$ 5,594</u>	\$ 1,966
Tuktoyaktuk et Bear River Rapids:			
Calcul établi par la PWA—Appareil Beaver nolisé—1 voyage $\times 2 \times 380$ milles $\times \$0.77$			
	\$ 585		
Calcul établi par la Price Waterhouse & Company—			
D'après les mouvements réels (5 personnes réparties sur des jours différents, plus 28 livres de marchan- dises dont 2 ont été transportées sans passagers), cette circulation aurait nécessité 6 voyages. Mais, étant donné que le prix régulier d'un passage entre Inuvik et Norman Wells pour 5 passagers serait de \$200 et qu'il n'y aurait aucun frais additionnel pour le service de nolisement à aucune extrémité du voyage, un montant de \$200 a été employé comme prévision.			
		\$ 200	
	<u>\$ 585</u>	<u>\$ 200</u>	(385)
Inuvik et Tuktoyaktuk (mouvements locaux):			
Calcul de la PWA—Appareil Otter nolisé—7 voyages \times 2×80 milles $\times \$1.05$			
	\$ 1,176		
A reporter.....	\$ 1,176	\$ —	\$ 20,541

	Calcul des frais par la PWA	Calcul des frais par la Price Waterhouse & Company	Différence estimative
Report.....	\$ 1,176	\$ —	\$ 20,541
Calcul de la Price Waterhouse & Company—			
D'après les mouvements réels, on prévoit que 12 voyages par Otter seront nécessaires (Annexe J-3)			
—12 voyages × 2 × 80 milles × \$1.05.....		2,016	
	\$ 1,176	\$ 2,016	840
Port Radium et Norman Wells:			
Calcul de la PWA—Appareil Otter nolisé—15 voyages × 2 × 250 milles × \$1.05.....	\$ 7,875		
Calcul de la Price Waterhouse & Company—			
Les marchandises transportées étaient de l'essence et, d'après le poids en question (37,711 livres) et la capacité de 3,000 livres de l'appareil, on estime que 13 voyages par appareil Otter auraient été nécessaires—13 voyages × 2 × 250 milles × \$1.05.....		\$ 6,825	
	\$ 7,875	\$ 6,825	(1,050)
Beaverlodge et la mine Gunnar:			
Calcul de la PWA—La PWA n'a pas compris cette circulation.....	\$ —		
Calcul de la Price Waterhouse & Company—			
Les marchandises étaient des rouleaux de câble vendu par l'Eldorado à la mine Gunnar et elles ont été transportées en deux chargements de 16,650 livres et de 17,795 livres respectivement par des appareils C-46 et DC-4. On ignore les conditions auxquelles la PWA transporterait ces marchandises et, par conséquent, aucune tentative n'a été faite pour estimer le coût de la PWA.			
	\$ —	\$ —	
<i>Différence estimative entre les mouvements, d'après la circulation rajustée.....</i>			\$ 20,331
Bear River Rapids et Sawmill Bay (Port Radium):			
Calcul de la PWA—La PWA n'a pas compris cette circulation.....	\$ —		
Calcul de la Price Waterhouse & Company—			
On suppose que deux voyages par appareil Otter seront nécessaires pour transporter 3,800 livres—2 voyages × 2 × 190 milles × \$1.05.....		\$ 798	
	\$ —	\$ 798	\$ 798
<i>Différence estimative entre les mouvements, d'après la circulation réelle.....</i>			\$ 21,129

ANNEXE J-1

ELDORADO AVIATION LIMITED

ENVOIÉES QUE LA PRICE WATERHOUSE & COMPANY ESTIME NÉCESSAIRE DE NOLISER POUR DESSERVIR
PEACE RIVER SAWMILL, D'APRÈS LES MOUVEMENTS RÉELS DE LA CIRCULATION EN 1959

Date	Nombre de livres de marchandises		Nombre de passagers		Nombre d'envolées nécessaires	
	Vers le nord	Vers le sud	Vers le nord	Vers le sud	Vers le nord et vers le sud	Vers le sud seule- ment
7 janv.	4,123		11		1	
19 "	5,084		3		1	
30 "	775				1	
5 fév.	5,259		2		1	
5 "				1		
13 "	843				1	
17 "	412		1		1	
20 "	648			1	1	
26 "	675				1	
27 "	450		1		1	
3 mars	659				1	
3 "				2		
10 "	278		3		1	
13 "	651				1	
20 "	96		2		1	
24 "	815				1	
24 "				1		
30 "		1,000		14		1
29 juin	5,302		1		1	
28 juillet	432		2		1	
31 "	498				1	
21 août	879				1	
26 "		1,500		6		1
14 oct.	224		4		1	
23 "		500				1
5 nov.	4,136		7		1	
27 "	292			1	1	
4 déc.	476		1		1	
15 "	877				1	
18 "	435		1		1	
19 "	3,813			16	1	
28 "	316		12		1	
	37,948	3,000	51	42	26	3

ANNEXE J-2

ELDORADO AVIATION LIMITED

ENVOIÉES QUE LA PRICE WATERHOUSE & COMPANY ESTIME NÉCESSAIRE DE NOLISER POUR DESSERVIR
BEAR RIVER RAPIDS, D'APRÈS LES MOUVEMENTS RÉELS DE LA CIRCULATION EN 1959

Date	Nombre de livres de marchandises		Nombre de passagers		Nombre d'envolées nécessaires	
	Vers le nord	Vers le sud	Vers le nord	Vers le sud	Vers le nord et vers le sud	Vers le sud seule- ment
18 mai	998		14		2	
21 "	9,265		19		5	
21 "		175		1		*
29 "	4,774		3		2	
3 juin	1,213		1		1	
3 "		27				*
5 "	4,142		1		2	
5 "		3				
10 "	654				1	
10 "		1				*
16 "	3,868				2	
16 "		1				
24 "	362		1		1	
24 "		1				*
26 "	4,899				2	
26 "		30				
30 "	715		1		1	
30 "		11				
3 juillet		2				1
7 "	540				1	
8 "		3				*
15 "	701		1		1	
15 "		3				*
22 "	193		1		1	
29 "	537				1	
5 août	555				1	
5 "		111		1		*
12 "	1,031		1		1	
12 "		2		1		*
19 "	1,233		1		1	
19 "		86				*
23 "	952				1	
23 "		1				*
26 "	782				1	
27 "		1		1		*
2 sept.	1,245				1	
2 "		92		2		*
9 "	1,682				1	
9 "		1				*
16 "	840				1	
16 "		2				
19 "		1				1
26 "		372		27		2
3 oct.		2,439		14		2
	41,181	3,365	44	47	31	6

NOTA: (1) Les dirigeants de l'Eldorado déclarent que, dans le cas des mouvements marqués d'un astérisque, l'appareil s'est rendu à des points plus au nord et a fait un arrêt additionnel à Bear River Rapids sur le chemin du retour six heures ou plus tard. Ce délai a permis au bureau de répondre au courrier qui lui a été livré plus tôt le même jour. Pour assurer le même service, la PWA devrait permettre à son appareil de rester sur place à Bear River Rapids pendant le temps nécessaire ou de faire des envolées additionnelles.

(2) Les marchandises et les passagers indiqués ci-dessus représentent la circulation émanant d'Edmonton ou se rendant exclusivement à Edmonton. Le trafic-voyageurs ou le trafic-marchandises de Bear River Rapids et d'autres points qui a été transporté au cours des voyages mentionnés ci-dessus n'est pas indiqué. Mais en aucun cas, le poids transporté n'obligerait la PWA à faire des envolées en plus de celles qui sont indiquées ci-dessus.

ANNEXE J-3

ELDORADO AVIATION LIMITED

ENVOIÉES QUE LA PRICE WATERHOUSE & COMPANY ESTIME NÉCESSAIRE DE NOLISER POUR ASSURER LE SERVICE LOCAL ENTRE INUVIK ET TUKTOYAKTUK, D'APRÈS LES MOUVEMENTS RÉELS DE LA CIRCULATION EN 1959

Date	Nombre de livres de marchandises		Nombre de passagers		Nombre d'envoies nécessaires	
	Vers le nord	Vers le sud	Vers le nord	Vers le sud	Vers le nord et vers le sud	Vers le sud seulement
3 juin				1		1
7 juillet.....	17,470			2	6	
7 "		2,070				
16 sept.		2,854		54		5
	17,470	4,924		57	6	6

Nota: Dans la mesure du possible, les frais sont attribués directement à chaque type d'appareil qui a occasionné le solde des frais une fois qu'on a déduit du total certains frais qui sont répartis sur une base spéciale, dans une proportion de 70 p. 100 au DC-4 et de 30 p. 100 au DC-3.

ANNEXE K

ELDORADO AVIATION LIMITED

ÉTAT DES FRAIS DE L'ELDORADO AVIATION POUR L'ANNÉE 1959

	DC-4	DC-3	Norseman	Total
Dépréciation:				
Entrepôt—Beaverlodge.....	\$ 2,918	\$ —	\$ —	\$ 2,918
Appareils.....	94,239	24,700	—	118,939
Pièces principales.....	21,417	2,102	144	23,663
Quai—Yellowknife.....	—	—	9	9
Réservoirs à carburant.....	58	—	—	58
Outils d'atelier.....	762	327	—	1,089
Accessoires de pièces détachées.....	3,948	1,690	45	5,683
Autobalayeuse.....	46	20	—	66
	<u>\$123,388</u>	<u>\$ 28,839</u>	<u>\$ 198</u>	<u>\$152,425</u>
Assurances:				
Appareils.....	\$ 38,978	\$ 10,649	\$ 1,905	\$ 51,532
Responsabilité de l'aéroport.....	540	231	—	771
Pièces de rechange.....	3,045	1,305	40	4,390
	<u>\$ 42,563</u>	<u>\$ 12,185</u>	<u>\$ 1,945</u>	<u>\$ 56,693</u>
Total des frais fixes.....	<u>\$165,951</u>	<u>\$ 41,024</u>	<u>\$ 2,143</u>	<u>\$209,118</u>
Salaires et gages:				
Pilotes.....	\$ 75,047	\$ 39,215	\$ 6,059	\$120,321
Mécaniciens.....	57,979	20,003	6,985	84,967
Assurance-groupe des employés.....	2,481	1,065	—	3,546
Caisse de retraite—service courant.....	5,669	2,430	—	8,099
Caisse de retraite—service antérieur.....	31,270	8,730	—	40,000
Assurance-chômage.....	750	322	—	1,072
Accidents du travail.....	2,712	1,163	—	3,875
	<u>\$175,908</u>	<u>\$ 72,928</u>	<u>\$ 13,044</u>	<u>\$261,880</u>
Approvisionnement:				
Carburant.....	\$152,145	\$ 71,447	\$ 1,375	\$224,967
Huile et graisse.....	6,135	1,781	408	8,324
Pièces d'avions.....	1,731	761	—	2,492
Outils d'atelier.....	317	136	—	453
Fournitures d'atelier.....	19,149	8,206	206	27,561
	<u>\$179,477</u>	<u>\$ 82,331</u>	<u>\$ 1,989</u>	<u>\$263,797</u>
Réparations et services:				
Droits d'atterrissage.....	\$ 13,041	\$ 3,712	\$ 10	\$ 16,763
Réparations—avions.....	78,361	26,101	2,068	106,530
Services de la radio.....	78	36	—	114
Entretien de la radio.....	2,100	900	—	3,000
	<u>\$ 93,580</u>	<u>\$ 30,749</u>	<u>\$ 2,078</u>	<u>\$126,407</u>
Report.....	\$614,916	\$227,032	\$ 19,254	\$861,202

ANNEXE K—Fin

	DC-4	DC-3	Norseman	Total
Report.....	\$614,916	227,032	\$19,254	\$861,202
Dépenses afférentes au hangar:				
Hangar.....	\$ 22,757	\$ 3,885	\$ —	\$ 26,642
Chauffage, éclairage et eau.....	3,703	1,587	—	5,290
Entreposage.....	7,766	4,800	300	12,866
	<u>\$ 34,226</u>	<u>\$ 10,272</u>	<u>\$ 300</u>	<u>\$ 44,798</u>
Divers:				
Manutention-mine.....	\$ 3,211	\$ 1,376	\$ —	\$ 4,587
Frais divers.....	4,665	2,036	73	6,774
Liquidation de l'actif fixe.....	475	203	10	688
	<u>\$ 8,351</u>	<u>\$ 3,615</u>	<u>\$ 83</u>	<u>\$ 12,049</u>
Total des frais directs.....	<u>\$657,493</u>	<u>\$240,919</u>	<u>\$ 19,637</u>	<u>\$918,049</u>
Dépenses afférentes au camion:				
Dépréciation—camion.....	\$ 115	\$ 49	\$ —	\$ 164
Dépréciation—chariot élévateur à fourche.....	110	47	—	157
Assurances sur le camion.....	35	15	—	50
Réparations du camion.....	533	229	—	762
Salaires—camion.....	877	376	—	1,253
	<u>\$ 1,670</u>	<u>\$ 716</u>	<u>\$ —</u>	<u>\$ 2,386</u>
Frais d'administration:				
Dépréciation—mobilier de bureau.....	\$ 365	\$ 156	\$ —	\$ 521
Assurance—mobilier de bureau.....	50	21	—	71
Assurance contre les accidents qui pourraient arriver au pilote.....	732	310	—	1,033
Intérêt.....	10,602	2,778	—	13,380
Poste.....	156	67	—	223
Salaires—employés de bureau.....	12,000	5,940	360	18,300
Papeterie.....	1,451	622	—	2,073
Téléphone et télégramme.....	1,744	747	50	2,541
Frais de voyage.....	2,433	1,043	—	3,476
	<u>\$ 29,524</u>	<u>\$ 11,684</u>	<u>\$ 410</u>	<u>\$ 41,618</u>
Total des frais.....	<u>\$688,687</u>	<u>\$253,319</u>	<u>\$ 20,047</u>	<u>\$962,053</u>

ANNEXE L
ELDORADO AVIATION LIMITED

RÉSUMÉ COMPARATIF DES FRAIS DE L'ELDORADO AVIATION LIMITED POUR LES ANNÉES 1959 ET 1960

	DC-4		DC-3	
	1959	1960	1959	1960
Frais indiquant les variations importantes:				
Assurances—appareil.....	\$ 38,978	\$ 33,815	\$ 10,649	\$ 9,828
Salaires et gages—mécaniciens.....	57,979	55,241	20,003	18,356
Caisse de retraite—service courant.....	5,670	16,511	2,430	6,578
Carburant.....	152,145	142,252	71,447	63,061
Fournitures d'atelier.....	19,148	11,721	8,206	4,580
Réparations—appareil.....	78,361	68,034	26,101	25,696
Dépréciation de l'appareil et des principales pièces.....	115,656	69,501	26,802	16,392
Intérêt.....	10,602	6,361	2,779	1,667
Tous les autres frais.....	210,148	208,159	84,902	80,879
	<u>\$688,687</u>	<u>\$611,595</u>	<u>\$253,319</u>	<u>\$227,037</u>

ANNEXE M
ELDORADO AVIATION LIMITED

CALCUL DE LA RÉPARTITION DES RÉPARATIONS IMPORTANTES

	DC-4	DC-3
Coût estimatif des réparations importantes.....	\$80,000	\$36,000
Temps entre les réparations.....	12,000 heures	12,000 heures
Taux à l'heure.....	\$6.67	\$3.00
Heures de vol en 1959 (voir annexe E).....	1,898 heures	1,839 heures
Heures de vol rajustées pour l'année 1959 (appendice E) chiffres arrondis.....	1,300 heures	900 heures
Provision d'après les mouvements réels de la circulation:		
DC-4.....	\$12,000	
DC-3.....	5,517	
	<u>\$18,177</u>	
Provision d'après les mouvements rajustés de la circulation:		
DC-4.....	\$ 8,671	
DC-3.....	2,700	
	<u>\$11,371</u>	

ANNEXE N

ELDORADO AVIATION LIMITED

CALCUL DE LA RÉPARTITION DE L'INTÉRÊT SUR LE CAPITAL EMPLOYÉ

	DC-4	DC-3
Placement en appareils et en pièces principales déprécié à 12.5% par année de façon directe:		
Coût, appareils acquis en juillet 1957.....	\$ 570,000	
Dépréciation de 1957.....	35,625	
Valeur comptable nette établie au 1 ^{er} janvier 1958.....	\$ 534,375	
Coût, appareil acquis en février 1958.....		\$ 118,500
Dépréciation de 1958.....	71,250	12,343
Valeur comptable nette établie au 1 ^{er} janvier 1959.....	\$ 463,125	\$ 106,157
Dépréciation du 1 ^{er} janvier au 30 juin 1959.....	35,625	7,406
Valeur comptable nette établie au 1 ^{er} juillet 1959.....	\$ 427,500	\$ 98,751
Capital employé pour fins de calcul de l'intérêt:		
Fonds de roulement, mettons \$110,000, d'après le bilan au 31 décembre 1960 (Appendice B), dont 70% a été alloué au DC-4 et 30% au DC-3.....	\$ 77,000	\$ 33,000
Valeur comptable nette des appareils et des pièces principales établie au 1 ^{er} janvier 1959, comme ci-dessus.....	463,125	106,157
Autre actif fixe (\$50,362 en plus de l'hélicoptère) fondé sur le bilan au 31 décembre 1960 et dont 70% a été alloué au DC-4 et 30% au DC-3....	35,253	15,109
Capital employé pendant les six mois terminés le 30 juin 1959.....	\$ 575,378	\$ 154,266
Dépréciation de l'appareil et des pièces principales pendant les six mois terminés le 30 juin 1959, comme ci-dessus.....	35,625	7,406
Capital employé pour les six mois terminés le 31 décembre 1959.....	\$ 539,753	\$ 146,860
Rajustement de l'intérêt:		
Intérêt sur le capital employé à 6% par année:		
Pour les six mois terminés le 30 juin 1959.....	\$ 17,261	\$ 4,628
Pour les six mois terminés le 31 décembre 1959.....	16,193	4,406
	\$ 33,454	\$ 9,043
Intérêt inscrit—5% sur l'emprunt égal à la valeur comptable nette des appareils dépréciés à 40% par année sur le solde dégressif.....	10,602	2,779
Provision additionnelle requise.....	\$ 22,852	\$ 6,255

ANNEXE «O»

ELDORADO AVIATION LIMITED

CALCUL DE LA PART QUE LA PWA ALLOUERAIT À LA COMPAGNIE-MÈRE POUR L'ADMINISTRATION

	D'après les mouvements réels de la circulation	D'après les mouvements rajustés de la circulation
Frais directs d'exploitation de l'Eldorado Aviation Limited (Annexe K):		
DC-4.....	\$657,493	\$657,493
DC-3.....	140,919	240,919
	<u>\$898,412</u>	<u>\$898,412</u>
Moins—Réductions prévues des frais en raison de la baisse anticipée de la circulation (Annexe E):		
DC-4.....	—	\$ 81,938
DC-3.....	—	66,973
	—	<u>\$148,911</u>
Total des frais directs d'exploitation.....	<u>\$898,412</u>	<u>\$749,501</u>
Frais d'administration calculés d'après la supposition de la PWA qu'ils devraient éгалer 10.05% du total des frais directs d'exploitation.....	<u>\$ 90,290</u>	<u>\$ 75,324</u>
Frais d'administration réels (Annexe K):		
DC-4.....	\$ 29,524	\$ 29,524
DC-3.....	11,684	11,684
	<u>\$ 41,208</u>	<u>\$ 41,208</u>
Montant additionnel à ajouter aux frais de l'Eldorado Aviation.....	<u>\$ 49,082</u>	<u>\$ 34,116</u>

NOTA: Après avoir déterminé la part allouée à la compagnie-mère, la PWA en a alloué les deux tiers au DC-4 et l'autre tiers au DC-3.

ANNEXE «P»

ELDORADO AVIATION LIMITED

COMPARAISON ENTRE LES FRAIS ESTIMATIFS DES SERVICES DE LA PWA ET LES FRAIS ESTIMATIFS DES SERVICES DE L'ELDORADO AVIATION, ÉTABLIE PAR LA PWA ET PAR LA PRICE WATERHOUSE & COMPANY D'APRÈS LA CIRCULATION RÉELLE EN 1959

	Calcul établi par la PWA	Calcul établi par la Price Waterhouse & Company
Total des frais pour les services de la PWA établi par la PWA d'après la circulation réelle.....	\$1,109,151	\$1,109,151
Omissions relatives à la circulation dans le calcul des frais de la PWA (pages 9 et 10 et annexe H).....	—	1,434
Mésévaluation de ses frais faite par la PWA à l'égard des services nolisés (pages 10 et 11 et annexe J).....	—	21,129
	<u>\$1,109,151</u>	<u>\$1,131,714</u>
Frais continuel estimatifs que la compagnie Eldorado paie pour certains services administratifs maintenant fournis par l'Eldorado Aviation et qui seraient de nouveau requis si la proposition de la PWA était acceptée (pages 12 et 13).....	—	15,000
Frais estimatifs si la proposition de la PWA était acceptée.....	\$1,109,151	\$1,146,714
Frais de l'Eldorado Aviation d'après la circulation réelle (Annexe K)—		
DC-4.....	\$ 688,687	\$ 688,687
DC-3.....	253,319	253,319
	<u>\$ 942,006</u>	<u>\$ 942,006</u>
Coût de la caisse de retraite pour services antérieurs, qui devra être payé que la proposition de la PWA soit acceptée ou non (pages 14 et 15).....	—	(40,000)
Réduction de la dépréciation sur les appareils et les pièces principales, de 40% sur le solde dégressif à 12½% sur une base directe, sans valeur résiduelle (pages 17 et 18).....	(56,395)	(56,395)
Provision pour réparations importantes (pages 18 et 19 et annexe M)....	18,177	18,177
Allocation pour intérêt sur le capital employé (pages 19 et 20 et annexe N)—		
Allocation calculée.....	45,340	42,488
Intérêt compris dans les frais de l'Eldorado Aviation.....	(13,381)	(13,381)
Part allouée aux frais d'administration de la compagnie-mère (page 20 et annexe O).....	49,082	—
Location d'un chariot élévateur à fourche à Beaverlodge (pages 20 et 21).....	3,730	—
Recours aux employés de la mine pour charger et décharger l'appareil à Beaverlodge (page 21).....	4,476	—
Allocation pour assurance-responsabilité à l'égard des passagers (pages 21 et 22).....	11,052	—
Allocation pour frais additionnels de location de hangars à l'aéroport d'Edmonton (page 22).....	12,000	—
Allocation pour approvisionnements servant aux préposés aux cabines et aux passagers (pages 22 et 23).....	19,688	1,962
Frais estimatifs si les services de l'Eldorado étaient maintenus....	\$1,035,775	\$ 894,857
Différence entre les frais estimatifs de la PWA et ceux de l'Eldorado Aviation.....	<u>\$ 73,376</u>	<u>\$ 251,857</u>

ANNEXE «Q»

ELDORADO AVIATION LIMITED

COMPARAISON ENTRE LES FRAIS ESTIMATIFS DES SERVICES DE LA PWA ET LES FRAIS ESTIMATIFS DES SERVICES DE L'ELDORADO AVIATION SERVICES ÉTABLIE PAR LA PWA ET LA PRICE WATERHOUSE & COMPANY D'APRÈS LA CIRCULATION RAJUSTÉE POUR L'ANNÉE 1959

	Calcul de la PWA	Calcul de la Price Waterhouse & Company
Frais estimatifs pour les services de la PWA, d'après les calculs contenus dans la proposition de la PWA.....	\$777,380	\$777,380
Frais estimatifs additionnels de la PWA après l'augmentation de la circulation prévue en direction du nord à Beaverlodge, pris en considération après la préparation de la proposition de la PWA (pages 7 et 8).	—	40,000
Omissions de la circulation (net) du calcul des frais de la PWA (pages 9 et 10 et annexe H).....	—	2,578
Estimation en trop faite par la PWA au sujet des rabais sur les billets des passagers (page 10 et annexe I).....	—	7,420
Estimation insuffisante faite par la PWA au sujet des frais de nolisement qu'elle devra payer (pages 10 et 11 et annexe J).....	—	20,331
	<hr/>	<hr/>
Frais continus estimatifs payable à l'Eldorado pour certains services administratifs maintenant assurés par l'Eldorado Aviation et qui devront être maintenus si la proposition de la PWA est acceptée (pages 12 et 13).....	—	15,000
<i>Frais estimatifs si la proposition de la PWA est acceptée.....</i>	<i>\$777,380</i>	<i>\$862,709</i>
	<hr/>	<hr/>
Frais de l'Eldorado Aviation d'après la circulation réelle (annexe K)—		
DC-4.....	\$688,687	\$688,687
DC-3.....	253,319	253,319
	<hr/>	<hr/>
Baisse estimative des frais en prévision de la baisse de la circulation (Annexe E)—		
DC-4.....	(81,938)	(81,938)
DC-3.....	(66,973)	(66,973)
Frais de la caisse de retraite pour services antérieurs compris dans les frais réels qui devront être payés que la proposition de la PWA soit acceptée ou non (pages 14 et 15).....	—	(40,000)
Réduction de la dépréciation sur les appareils et les pièces importantes de 40% sur le solde dégressif à 12½% de façon directe, sans valeur résiduelle (pages 17 et 18).....	(56,395)	(56,395)
Provision pour réparations principales (pages 18 et 19 et annexe M).....	11,371	11,371
Allocation pour intérêt sur le capital employé (pages 19 et 20 et annexe N)—		
Allocation calculée.....	45,340	42,488
Intérêt compris dans les frais de l'Eldorado Aviation.....	(13,381)	(13,381)
Allocation pour administration par la compagnie-mère (page 20 et annexe O).....	34,116	—
Location d'un chariot élévateur à fourche à Beaverlodge (pages 20 et 21)...	2,710	—
Recours aux employés de la mine pour charger et décharger les appareils à Beaverlodge (page 21).....	3,252	—
Allocation pour assurance-responsabilité à l'égard des passagers (pages 21 et 22).....	7,766	—
Allocation pour location de hangars additionnels à l'aéroport d'Edmonton (page 22).....	12,000	—
Allocation pour approvisionnements servant aux préposés aux cabines et aux passagers (pages 22 et 23).....	13,023	1,000
	<hr/>	<hr/>
Frais estimatifs si les services de l'Eldorado Aviation sont maintenus.....	\$852,897	\$738,178
	<hr/>	<hr/>
Frais estimatifs de la PWA en plus ou en moins des frais estimatifs de l'Eldorado Aviation (circulation de Peace River Sawmill comprise).....	(\$75,517)	\$124,531
Rajustement pour éliminer les frais de la PWA à l'égard de la circulation de Peace River Sawmill (appendice J), les frais de l'Eldorado Aviation à cet égard étant peu importants (pages 6 et 7).....	8,532	27,492
	<hr/>	<hr/>
Frais estimatifs de la PWA en plus ou en moins des frais estimatifs de l'Eldorado Aviation (circulation de Peace River Sawmill non comprise).....	(\$84,049)	\$ 97,039

ANNEXE «R»

ELDORADO AVIATION LIMITED

VALEUR COMPTABLE NETTE ET JUSTE VALEUR ESTIMATIVE AU 31 DÉCEMBRE 1960 DE L'ACTIF QUE LA PWA
SE PROPOSE D'ACHETER

	Valeur comptable nette au 31 décembre 1960	Juste valeur estimative	Excédent de la juste valeur sur la valeur comptable nette
Stocks d'inventaire:			
Barils.....	\$ 1,347	\$ 1,347	\$ —
Carburant et huile.....	8,023	8,023	—
Pièces détachées.....	21,721	21,721	—
Autres pièces.....	38,920	38,920	—
Appareils:			
DC-4.....	84,816	212,500	127,684
DC-3.....	22,230	60,000	37,770
Pièces principales d'avions:			
DC-4.....	20,140	92,750	72,610
DC-3.....	1,878	30,600	28,722
	<u>\$199,075</u>	<u>\$465,861</u>	<u>\$266,786</u>

ANNEXE «S»

ELDORADO AVIATION LIMITED

ELDORADO AVIATION LIMITED

VALEUR COMPTABLE NETTE ET VALEUR ESTIMATIVE RÉALISABLE AU 31 DÉCEMBRE 1960 DES BIENS
IMMOBILIERS NON COMPRIS DANS LA PROPOSITION DE LA PWA

	Valeur comptable nette au 31 décembre 1960	Valeur estimative réalisable	Excédent de la valeur réalisable sur la valeur comptable nette
Immeubles—entrepôt de Beaverlodge.....	\$ 23,639	\$ 23,639	\$ —
Pièces principales d'avions-Norseman.....	—	6,000	6,000
Quai à Yellowknife.....	161	1,500	1,339
Quai à Bellrock.....	—	—	—
Réservoirs pour entreposer le carburant.....	186	1,700	1,514
Appareil Link.....	—	1,000	1,000
Fournitures de bureau.....	2,409	3,500	1,091
Chariot élévateur à fourche.....	6,823	7,000	177
Autobalayeuse.....	107	500	393
Outils d'atelier.....	7,520	10,000	2,480
Camion.....	1,589	1,500	(89)
	<u>\$ 42,434</u>	<u>\$ 56,339</u>	<u>\$ 13,905</u>

Nota: L'hélicoptère a été exclu.

APPENDICE E

EXPOSÉ

L'ELDORADO MINING AND REFINING LIMITED

AU SUJET

DE

L'ELDORADO AVIATION LIMITED

1^{er} mars 1961

ANNEXE "A"

ELDORADO AVIATION LIMITED

VALEURS COMPTABLES REELLES ET VALEUR ESTIMATIVE RELIEVEES AU 31 DECEMBRE 1960 NON-VOUES

EXPOSÉ DE L'ELDORADO MINING AND REFINING LIMITED

AU SUJET

DE

L'ELDORADO AVIATION LIMITED

Relevés de la juste valeur sur la valeur comptable nette

Éléments d'investissement

Terre	1,287	1,287	\$ -
Carburant et huile	2,075	2,075	-
Pièces détachées	11,722	11,722	-
Autres biens	22,500	22,500	-

EXPOSÉ

PAGE

I. AVANT-PROPOS.....	135
II. SERVICES DE L'ELDORADO AVIATION LIMITED (EAL).....	135
III. FRAIS COMPARATIFS QUANT À LA PROPOSITION DE PACIFIC WESTERN AIRLINES (PWA).....	138
1. Frais comparatifs dans la proposition de PWA par rapport au mouvement réel de l'EAL en 1959 et en 1960.....	138
2. Étude de Price Waterhouse & Co.....	140
3. Remarques sur des postes supplémentaires qui, selon PWA, devraient être ajoutés aux frais d'exploitation réels de l'EAL en vue de la comparaison... ..	141
4. Autres éléments de coût non considérés dans la proposition de PWA.....	143
IV. AUTRES CONSIDÉRATIONS FONDAMENTALES.....	144
V. CONCLUSION.....	146

VALEURS COMPTABLES REELLES ET VALEUR ESTIMATIVE RELIEVEES AU 31 DECEMBRE 1960 NON-VOUES

INSTRUMENTS NON COMPTES DANS LA PROPOSITION DE LA PWA

1. DOTA 1961

Relevés de la juste valeur sur la valeur comptable nette

	Valeur comptable nette au 31 décembre 1960	Valeur estimative réalisable	
Installations - matériel de recherche	22,500	22,500	\$ -
Éléments précomptés d'avance	-	5,000	5,000
Quais Yellowknife	100	1,200	1,100
Quai à Bellmead	-	-	-
Hélicoptères pour utilisation de recherche	100	1,700	1,600
Appareil Link	-	1,000	1,000
Fournitures de bureau	2,400	1,200	1,200
Chariot électrique à batterie	6,000	7,000	1,000
Autobus	20	20	-
Outillage d'atelier	7,500	10,000	2,500
Autres	7,000	1,000	6,000
	\$ 42,420	\$ 46,700	\$ 4,280

Note: L'Estimation à 400 mille.

EXPOSÉ DE
L'ELDORADO MINING AND REFINING LIMITED
AU SUJET DE
L'ELDORADO AVIATION LIMITED

I. Avant-propos

Le 4 mai 1960, *Pacific Western Airlines* (PWA) a présenté une proposition visant la conclusion d'un contrat de cinq ans avec l'*Eldorado Mining and Refining Limited* (Eldorado), aux termes duquel PWA assurerait une partie considérable des services aériens qu'assume actuellement l'*Eldorado Aviation Limited* (EAL). Le personnel et le conseil d'administration de l'Eldorado ont étudié la proposition et ne l'ont pas acceptée. Le 13 décembre 1960, PWA a présenté au président de la Commission des transports aériens une nouvelle proposition sur le même sujet.

La direction et le Conseil d'administration de l'Eldorado n'ont pas approuvé la nouvelle proposition. Par le présent exposé, on veut démontrer que l'acceptation d'une telle proposition entraînerait pour l'Eldorado des frais supplémentaires considérables, priverait, en outre, l'Eldorado d'un anneau indispensable dans la chaîne de ses travaux spécialisés et elle aurait un effet déplorable sur l'efficacité et le moral de tout l'organisme.

II. Services de l'EAL

L'EAL est une filiale dont l'Eldorado a l'entière propriété. En vertu d'un contrat, l'EAL fournit à l'Eldorado, au prix de revient, le service aérien pour la marchandise et les voyageurs dans le Nord, à partir d'Edmonton (Alberta), suivant les besoins d'exploitation minière de l'Eldorado. Aux termes d'un contrat avec la *Northern Transportation Limited* (NOR Transport), autre filiale de l'Eldorado, l'EAL doit fournir le transport aérien pour les voyageurs et la marchandise, au prix de revient, à NOR Transport, conjointement avec le transport par eau qu'effectue la société dans le bassin du fleuve Mackenzie, entre Edmonton (Alberta) et l'océan Arctique.

La Division de l'aviation de l'Eldorado a commencé ses travaux en mai 1944, avec un avion Norseman que la société avait acheté tout d'abord pour l'exploration. Presque immédiatement, la Division de l'aviation a montré qu'elle pouvait assurer le transport des marchandises à un prix inférieur au prix que demandaient les lignes aériennes commerciales qui desservaient alors le territoire, et c'est ainsi que la division a étendu son activité à tout le transport des marchandises et des voyageurs qu'exigeait l'exploitation des mines de l'Eldorado. La division fut constituée en corporation comme société distincte de la Couronne au moyen de lettres patentes en date du 23 avril 1953. L'EAL est titulaire d'un permis de classe 5, provenant de la Commission des transports aériens, lui permettant d'assurer par contrat un service aérien commercial.

L'EAL offre à l'année un service aérien vers les endroits suivants:

Fort McMurray	Yellowknife
Fort Smith	Port Radium
Beaverlodge	

pendant la saison clémente et au besoin pendant l'hiver, des envolées sont effectuées aux endroits suivants:

Peace River Sawmill	Inuvik
Bear River Rapids	Tuktoyaktuk (Tuk-Tuk)
Norman Wells	

et des envolées supplémentaires ont lieu au besoin vers

Hay River	Fort Résolution
Fort Providence	Fort Simpson
Embarras	Wrigley

L'EAL a présentement 44 employés, soit:

1 président et directeur général (qui était le pilote en chef au moment de la formation de la division)

9 pilotes

16 mécaniciens et artisans (entretien)

14 autres employés: concierges, chargeurs, commis aux approvisionnements, etc.

1 instructeur d'assemblage

3 employés de bureau

La plupart des employés sont au service de l'organisme depuis sa création; il y a eu très peu de roulement dans les rangs des pilotes et des préposés à l'entretien.

A l'heure actuelle, l'EAL emploie un Douglas DC-3 (CF-CUG), un Douglas DC-4 (CF-JRW) et un hélicoptère Sikorsky S-55. La société est propriétaire d'un entrepôt à Beaverlodge; elle loue à Edmonton un hangar assez grand pour loger tous ses avions, ainsi que l'outillage d'entretien, et qui assure une aire d'entreposage et abrite les bureaux.

Depuis la création de la société, en mai 1944, jusqu'au 31 décembre 1960, l'*Eldorado Aviation* a:

Véhiculé.....	56,159.9 tonnes de marchandises
Transporté.....	80,234 voyageurs
Parcouru en vol.....	10,445,430 milles
En.....	58,934 heures

On a comparé les frais de ce service, au cours des années 1944 à 1960, inclusivement, avec les frais estimatifs d'un service équivalent à l'échelle du tarif en vigueur de PWA et des taux spéciaux indiqués dans la nouvelle proposition de PWA. En voici les résultats:

	Taux en vigueur de PWA		Taux proposés par PWA	
Marchandise—				
arrivant.....	\$ 8,439,205.79		\$ 4,365,104.93	
partant.....	3,982,584.63	\$ 12,421,790.42	3,502,966.61	\$ 7,868,071.54
Voyageurs—				
arrivant.....	\$ 2,151,119.00		\$ 1,990,561.00	
partant.....	1,934,762.00	\$ 4,085,881.00	1,861,918.50	
			\$ 3,852,479.50	
Moins 12.1% (nouvelle proposition).....			466,150.01	\$ 3,386,329.49
PWA, total.....	\$16,507,671.42			\$11,254,401.03
Frais réels de EAL.....	\$ 8,736,702.59		Frais réels de EAL	\$ 8,736,702.59
Différence globale.....	\$ 7,770,968.83			\$ 2,517,698.44
Plus affrètements de PWA.....	\$ 101,487.00			\$ 101,487.00
	\$ 7,872,455.83			\$ 2,619,185.44

(La comparaison avec EAL mise à part, le large écart entre le tarif de PWA actuellement en vigueur et les taux spéciaux indiqués dans la nouvelle proposition et qui figurent dans le tableau précédent, exige des remarques spéciales qui seront formulées dans la suite du présent exposé.)

Les employés de l'EAL faisaient partie d'une équipe qui a travaillé conjointement avec la direction minière de l'*Eldorado*, au cours des années, pour réduire les frais de transport des concentrés dirigés vers le sud, à Edmonton, et les frais de transport des marchandises et des fournitures essentielles dirigées vers le nord, à un niveau pouvant faire concurrence au transport par chemin de fer, par chalands et par camions. Chaque année, depuis trois ans, le volume des marchandises en direction du nord expédiées par air a augmenté par rapport à l'année précédente, et on compte qu'une nouvelle augmentation se produira en 1961 par rapport à 1960 dans ces expéditions à destination du nord.

Les employés de l'EAL ont conçu et construit un cliquet de dessin simple et en bois, et un dispositif unique dans l'aviation, qui permettent le chargement et le déchargement de toute la marchandise (y compris les tonneaux et les précipités de minerai) par des moyens mécaniques plutôt qu'à la main; il en est résulté une grande économie dans le temps et dans les frais de manutention. C'est le personnel d'entretien qui construit les cliquets dans les périodes creuses, au coût approximatif d'un dollar chacun; les cliquets sont employés en moyenne lors de 20 voyages, soit à un coût moyen de 5c. le cliquet par voyage. Grâce à ces méthodes, l'avion DC4 peut être déchargé et rechargé en à peu près 30 minutes, tandis qu'il fallait auparavant deux heures, quand on travaillait à la main. Les économies réalisées sont particulièrement importantes dans les mois d'hiver, quand les moteurs d'avion doivent être mis en mouvement à une température de moins de zéro. Le mouvement rapide est aussi important pour le chargement immédiat de dynamite et d'oxygène liquide à l'aéroport, où tout délai de quelques minutes dans la manutention augmente les risques.

Des dispositions spéciales ont été prises pour que l'équipe d'entretien assure un service continu pour les avions. En conséquence, outre le service fréquent et régulier, on a fourni bien des fois des envolées à une heure de la réception d'un télégramme dans lequel la mine demandait un voyage supplémentaire ou particulier. Lorsque des accidents ou des bris d'outillage se sont produits, la disponibilité du service aérien a épargné un grand nombre d'hommes-heures de travail à la mine et a contribué au maintien d'un haut moral.

Les services que rend l'EAL à *NOR Transport* sont de caractère spécial, du fait qu'ils revêtent les traits d'un service de marchandises et d'un service de voyageurs. *NOR Transport* a des établissements à divers endroits de l'Alberta et des Territoires du Nord-Ouest, depuis *Waterways* jusqu'à *Tuktoyaktuk* (*Tuk-Tuk*), sur l'océan Arctique. La saison d'activité étant courte et les endroits étant éloignés, il est capital que les équipes de réparation se déplacent rapidement à très bref avis, ainsi que les techniciens et l'outillage dans les cas d'urgence, que l'approvisionnement en fruits, légumes et viandes frais soit régulier pour toutes les agences et que le courrier soit envoyé normalement, suivant l'horaire prévu. Plusieurs des endroits à desservir sont hors de la route des voituriers commerciaux réguliers; dans certains cas, l'EAL a construit, avec un minimum de frais, ses propres pistes d'atterrissage, par exemple, à *Peace River Sawmille*, *Sawmill Bay* (près de *Port Radium*) et *Bear River Rapids*. Les frais de construction de ces pistes ont été absorbés dans les frais de l'historique établissement de l'EAL, antérieurement indiqués à la page 3. A cause de la souplesse de l'exploitation, il est possible de détourner des avions de leur route et de modifier les envolées à très bref avis; en réalité, dans des cas d'urgence, la destination d'une envolée a été changée lorsqu'on a communiqué par radio avec l'avion.

La direction de *NOR Transport* est d'avis que pour reproduire le service de l'EAL, une ligne aérienne commerciale devrait effectuer la plupart de ses envolées moyennant affrètement et que la continuation du service régulier et fréquent qu'on donne présentement pour les aliments frais, le courrier, etc., suivant cet arrangement entraînerait une hausse disproportionnée des frais. On développe davantage la question subséquemment dans le présent exposé, mais on doit faire observer ici que *NOR Transport* a constaté ces dernières années qu'il est pratiquement impossible d'affecter du personnel à la ligne aérienne présentement exploitée entre Fort Smith et McMurray en raison de la rareté du service, et que cet état de choses régnerait évidemment dans tout le réseau si on accordait un contrat à PWA, à moins qu'on ne subventionne l'exploitation au moyen de versements qui dépasseraient de beaucoup les frais actuels.

D'après ce qui précède, on peut voir que les services que fournit l'EAL ne sont pas simplement accessoires dans l'exploitation minière de l'*Eldorado* ou dans le réseau du transport fluvial de *NOR Transport*, mais qu'ils appartiennent intégralement et essentiellement à la conduite des affaires et représentent un apport réel à ces organismes, auxquels ils assurent l'efficacité et un moral élevé. Nous prétendons qu'aucun voiturier public exerçant son activité dans le cadre d'un service régulier de passagers et de marchandises de classe 1, avec en plus un contrat d'affrètement, ne pourrait remplacer, avec la même souplesse, l'organisme de l'EAL comme élément du «travail d'équipe» qu'accomplit l'ensemble du groupe de l'*Eldorado*.

III. Frais comparatifs dans la proposition de PWA

A la proposition de PWA, du 13 décembre 1960, sont annexés certains tableaux destinés à établir une comparaison entre les frais de l'EAL et les dépenses que devrait supporter l'*Eldorado* si le contrat de cinq ans avec PWA était accepté, le tout se fondant sur les résultats d'exploitation de l'EAL pendant l'année 1959. D'après ces tableaux, il est clair que PWA admet que les frais dont l'EAL fait rapport sont de beaucoup inférieurs aux dépenses qu'on attribue à l'*Eldorado* dans le contrat de PWA et que PWA cherche à faire certains ajustements imaginaires pour gonfler ces frais et les rendre comparables aux dépenses estimatives de son propre service. L'analyse de ces tableaux montrera que l'estimation des frais d'exploitation de l'*Eldorado* aux termes du contrat de PWA est incomplète et, en outre, que les prétendus «frais supplémentaires d'exploitation de l'EAL», que PWA aimerait qu'on prenne comme base de comparaison*, ne sont pas étayés par les faits.

1. Frais comparatifs dans la proposition de PWA par rapport au mouvement réel de l'EAL en 1959 et 1960

Le mouvement réel entre les endroits desservis par l'EAL, tant à l'égard des voyageurs qu'à l'égard des marchandises, au cours des années 1959 et 1960 a été analysé par l'EAL au moyen des frais comparatifs qu'aurait entraînés l'exploitation si les taux que renferme la nouvelle proposition de PWA s'étaient appliqués à ce mouvement. Les résultats sont les suivants:

1959

Mouvement de l'EAL aux taux proposés par PWA			
Voyageurs.....	\$ 394,850.50		
Moins 12.1%.....	47,776.91		
		\$ 347,073.59	
Marchandises.....		741,896.81	
Affrètements.....		45,141.60	
			\$ 1,134,110.00
Mouvement de l'EAL, frais réels			
Voyageurs.....	\$ 165,619.10		
Marchandises.....	776,386.93		
			\$ 942,006.03
Différence.....			\$ 192,103.97
Différence de dépréciation.....	51,832.33		
Paiement spécial d'arriérés de pension.....	40,000.00		
			\$ 91,832.33
Différence globale.....			\$ 283,936.30

*Les frais non périodiques affectant la base de comparaison sont compris dans les frais réels de l'EAL.

1960

Mouvement de l'EAL aux taux proposés par PWA			
Voyageurs.....	\$ 390,787.50		
Moins de 12.1%.....	47,285.29		
		\$ 343,502.21	
Marchandises.....		725,279.23	
Affrètements.....		48,187.80	
			\$ 1,116,969.24
Mouvement de l'EAL, frais réels			
Voyageurs.....	\$ 251,770.00		
Marchandises.....	586,862.53		
			838,632.53
Différence.....			\$ 278,336.71
Ajouter les arriérés de pension.....			40,000.00
Différence globale.....			\$ 318,336.71

*Dans les années en question, l'AEL dépréciait ses avions et les pièces de rechange au taux de 40 p. 100. PWA prétend que pour établir une comparaison, on devrait prendre en considération un taux de dépréciation inférieur. La question sera étudiée davantage ci-dessous, mais si l'ajournement n'est pas fait dans les résultats réels de l'année 1959, la différence est plus considérable comme il apparaît dans le tableau ci-dessus. En 1960, la dépréciation réelle, établie au taux de 40 p. 100, correspond presque exactement au montant qu'on calculerait suivant l'autre taux. Partant, les comptes de ces années comportent un poste de dépenses non périodiques qui consistent en un versement de \$40,000 pour les frais de la pension de service s'appliquant à un nouveau plan de pension institué en 1959. Cette obligation annuelle prend fin en 1962, mais il importe d'observer que l'obligation d'effectuer les versements en 1961 et en 1962 demeurerait même si l'activité de la société devait cesser et que le personnel de celle-ci était congédié en conséquence de la proposition de PWA.

On doit noter que le coût global du mouvement de l'EAL en 1959, aux taux de PWA indiqués ci-dessus, dépasse d'environ \$25,000 le coût du mouvement au prix qu'a indiqué PWA à la page des tableaux attachés à sa nouvelle proposition. La différence est significative car elle montre que les auteurs de la proposition de PWA n'ont pas saisi la nature de l'exploitation de l'EAL. Ce manquement s'explique en grande partie par le fait qu'on a apparemment

calculé l'estimation des frais en prenant le total de la marchandise et des voyageurs transportés en 1959 entre deux points quelconques et en divisant ce total en charges appropriées à la capacité de l'avion, et qu'en particulier ce calcul forme évidemment la base des prix indiqués pour les envolées par affrètement. Deux exemples montreront le caractère du manquement:

- (i) Entre Edmonton et Peace River Sawmill: PWA compte 9 voyages de DC3 au coût de \$8,532. Cette estimation se fonde évidemment sur le total de la marchandise et des voyageurs transportés pendant toute l'année, qu'on a divisé par le prix de la charge du DC3. En réalité, il a fallu 37 voyages pour desservir hebdomadairement cet endroit en 1959 (27 voyages de DC3 vers le nord et 10 vers le sud). En certains cas, le service hebdomadaire n'obtenait que 96 livres de transport.
- (ii) Bear River Rapids: PWA fait un calcul de 20 voyages de l'Otter pour le transport en partance ou en direction d'Edmonton et 4 voyages de l'Otter à des endroits de la ligne, au coût global de \$3,628. L'EAL a en réalité fait 39 voyages à destination ou en partance de Bear River Rapids, avec un DC3, et 2 envolées avec un DC4. Étant donné la forte capacité de ces avions, l'EAL estime que pour faire le même travail avec un Otter, il faudrait non moins de 50 voyages, surtout pour effectuer d'une façon satisfaisante le service postal.

On doit souligner que ces différences sont particulièrement importantes du fait qu'elles se rattachent principalement au service accordé à *NOR Transport* et qu'elles auraient eu un effet appréciable sur les profits réalisés par cette société. Les propres calculs de PWA indiquent, pour *NOR Transport*, en 1959, une augmentation de coût de \$53,689 *avant* et de \$9,496 *après* le prétendu ajustement du mouvement (voir la dernière page des tableaux de PWA). La correction des chiffres comme il est dit précédemment aurait pour la peine fait monter ces chiffres et en 1959 et en 1960. Pour *NOR Transport*, le profit d'exploitation a été inférieur à \$1,000. Donc, la conséquence de l'accroissement des frais indiqué dans la proposition de PWA ne pouvait être compensée que par une augmentation des taux de transport imposés au public par *NOR Transport*, à titre de voiturier public.

2. Étude de Price Waterhouse & Co.

La société *Price Waterhouse & Co.* a été engagée par l'*Eldorado* pour faire indépendamment une analyse comparative des prix relativement à la proposition initiale de PWA, et elle a présenté son rapport en septembre 1960. Pour établir une comparaison, *Price Waterhouse* a analysé dans son rapport les travaux d'exploitation de l'EAL pendant l'année 1959 et pendant les sept premiers mois de 1960, et fait certains ajustements dans les frais consignés de l'EAL. L'*Eldorado* n'accepte ni n'approuve tous les ajustements proposés en vue de la comparaison par *Price Waterhouse & Co.*, mais il importe de remarquer que même après avoir fait tous les ajustements possibles, et avec la plus grande circonspection, *Price Waterhouse & Co.* conclut que «la société ne voit aucune raison de douter que la proposition ne servirait pas les intérêts de l'entreprise de l'*Eldorado*».

Comme preuve de la circonspection avec laquelle la société *Price Waterhouse & Co.* a calculé les ajustements que renferme le rapport, il est bon d'observer qu'elle a estimé que les frais de l'EAL pour la tonne-mille augmenteraient en 1960 par suite de la baisse du mouvement. En réalité, les résultats de l'année 1960 accusent une *diminution* de plus de 2c. la tonne-mille à l'égard de ces frais, ce qui représente une diminution globale d'environ \$84,000. Mais, comme il est dit précédemment, malgré cela et d'autres ajustements qu'on a jugé devoir faire, mais que l'*Eldorado* n'admet pas, *Price Waterhouse & Co.* sans équivoque s'est prononcée contre l'acceptation de la première proposition de PWA.

Le rapport de *Price Waterhouse & Co.* a été remis à PWA, qui a eu amplement le temps de l'analyser avant de présenter la proposition revue du 13 décembre 1960.

Dans les barèmes qu'elle a joints à sa proposition, la société PWA a tenté d'utiliser certains des chiffres ajustés qu'elle avait trouvés dans le rapport de *Price Waterhouse*, de ne pas tenir compte d'autres ajustements et d'autres calculs qu'il renfermait et d'ajouter aux résultats ainsi obtenus certaines dépenses supplémentaires que, prétendait PWA, l'analyse comparative des frais aurait dû contenir.

On doit signaler que la compilation que PWA a insérée dans les barèmes joints à sa proposition renferme plusieurs titres et plusieurs états qui sont incorrects et qui prêtent à confusion. A la première page des barèmes se trouvent des chiffres désignés comme «frais globaux que reconnaît l'*Eldorado*», et à la page 8, des chiffres sont appelés «frais ajustés que reconnaît l'*Eldorado*». Dans ni l'un ni l'autre cas n'a l'*Eldorado* reconnu ces frais; en réalité, l'*Eldorado* conteste l'exactitude de ces montants. Partant, l'emploi des mots «suivant le rapport de *Price Waterhouse*», dans le titre de la page 8 et dans les sous-titres de la page 10, peut induire en erreur.

La proposition revue de PWA a été renvoyée à *Price Waterhouse & Co.* en vue d'une analyse objective, et le rapport d'appréciation de la nouvelle proposition a été déposé auprès de la Commission des transports aériens. Dans ce cas non plus, l'*Eldorado* n'accepte pas toutes les constatations et tous les calculs établis par *Price Waterhouse & Co.*, mais il convient d'observer que, avec une considération de la question plus favorable à PWA que l'*Eldorado* ne voudrait l'admettre, *Price Waterhouse & Co.* a calculé que le coût des services de PWA dépasserait de \$124,531 le coût de ceux de l'EAL. La conclusion du rapport est la suivante:

3. *Remarques sur des postes supplémentaires qui, selon PWA, devraient être ajoutés aux frais d'exploitation réels de l'EAL en vue de la comparaison*

La première page des barèmes joints à la proposition de PWA est intitulée: «Sommaire des frais d'exploitation de l'*Eldorado Aviation Limited* pour l'année 1959». A la somme des frais dont l'*Eldorado* rend compte, certains ajustements que préconisait le rapport de *Price Waterhouse* sont ajoutés. Au sujet du total ainsi obtenu, PWA énumère dix catégories (A à J) de dépenses supplémentaires qui, au dire de la société, devraient être incluses en vue de la comparaison, et présente trois pages de notes explicatives sur la question.

Un des ajustements effectués par *Price Waterhouse & Co.* et adoptés par PWA était l'addition d'une somme de \$31,959 aux frais d'exploitation de l'EAL pour l'année 1959, qui représenterait l'intérêt que l'EAL devrait sans doute verser à l'*Eldorado* ou au gouvernement du Canada. L'EAL n'accepte pas l'idée du principal donnant lieu à cet ajustement ni le taux (6 p. 100) auquel la somme est calculée; mais même si on ajoute ce poste aux frais d'exploitation dont l'EAL rend compte, la disparité de la proposition de PWA se révèle encore très grande, comme le confirme le rapport revu de *Price Waterhouse and Co.* et lequel renferme le même ajustement.

Mais même si on fait entièrement abstraction de cet ajustement, le total des suppléments apportés par PWA s'élève à \$126,218 et l'*Eldorado* fait observer qu'aucune fraction considérable du montant ne peut se justifier. Il n'est pas question de discuter le détail de tous ces postes, mais on peut mentionner en particulier les principaux éléments de ce chiffre imaginaire, dans l'ordre qu'a suivi PWA:

A. Dépréciation

En étudiant ce poste, on constate une différence fondamentale dans la façon dont PWA aborde l'ensemble du problème dans sa proposition et le fait n'est pas sans importance. Pour justifier les taux que PWA propose en retour des services qu'elle accorderait de 1961 à 1965, la société prétend qu'une proportion de 12½ p. 100 du coût initial des avions et des pièces d'immobilisation doit être fixée pour représenter l'imputation de dépréciation réelle qu'on doit insérer dans toute comparaison entre la nouvelle proposition et le service actuel de l'EAL. Le montant de l'imputation pour dépréciation, à ce taux, atteindrait environ \$86,000. De fait, l'EAL dépréciait ses avions et les pièces sur une base différente, à savoir, dans la proportion de 40 p. 100 d'après la méthode de réduction du solde, avec le résultat qu'au 31 décembre 1960 il ne restait qu'environ \$145,000 des frais d'immobilisation dans les valeurs actives faisant l'objet de la comparaison. Il est donc évident que, quel que soit le calcul, l'imputation moyenne annuelle pour la dépréciation au cours des cinq prochaines années ne peut dépasser \$29,000. On peut prétendre que la plus forte dépréciation établie en 1959 et en 1960 a entraîné pour l'Eldorado, au cours de ces années, des frais supérieurs, mais la réciproque de cette proposition est certainement que puisque ces frais ont maintenant été absorbés, toute proposition concurrentielle visant à fournir des services aériens doit tenir compte du fait que les imputations futures qu'établirait l'EAL pour la dépréciation de l'outillage actuel ne pourront dépasser globalement, en cinq ans, \$145,000. En conséquence, nous prétendons que tout ajustement imaginaire des imputations établies par l'EAL pour la dépréciation au cours de l'année 1959 devient entièrement inapproprié dans une appréciation pratique de la nouvelle proposition, ou encore, pour nous exprimer autrement, en vue de la comparaison, les imputations moyennes de dépréciation qu'établira l'EAL au cours des cinq prochaines années ne devraient pas être de \$86,000 mais de \$29,000.

B. et C.—Dans son rapport *Price Waterhouse & Co.* traite de ces articles, qui sont cependant d'importance secondaire.

D.—PWA prétend que la somme de \$49,082 devrait être ajoutée aux dépenses réelles d'administration dont rend compte l'EAL en 1959, comme représentant des services rendus à sa filiale par l'Eldorado même. Rien ne justifie cette assertion. L'activité de l'EAL est dirigée entièrement par ses propres bureaux situés dans son hangar d'Edmonton, et toute l'administration, y compris un personnel complet de comptabilité, s'y trouve. Aucun représentant de l'Eldorado ne consacre à l'entreprise de l'EAL un temps considérable. En réalité, les fonctions que remplissent à Edmonton le personnel d'administration et le personnel au sol de l'EAL, pour le compte de l'Eldorado, dans la manutention et l'acheminement des marchandises en direction du nord ou du sud, exigeraient, de la part de l'Eldorado, l'emploi à plein temps d'au moins un homme si une ligne aérienne indépendante prenait la succession. Il est donc évident que rien ne justifie le gonflement des chiffres des frais réels encourus par l'EAL pour l'administration générale. Une comparaison procentuelle des frais généraux de l'EAL avec ceux de TCA ou de CPA, ou encore ceux d'autres lignes aériennes, montre le caractère chimérique de la proposition de PWA. L'EAL n'a pas d'établissements somptueux de retenue des places et des billets, de publicité, de surveillance, ni les autres éléments qui concourent nécessairement aux frais généraux d'exploitation des lignes aériennes publiques. Les frais d'administration de l'EAL pris comme pourcentage de son revenu global indiquent clairement l'efficacité de l'exploitation. Les rapports préparés individuellement par *Price Waterhouse & Co.*, après enquête sur les faits, amènent dans chaque cas la conclusion que l'assertion n'est pas valable.

E. et F.—Ces postes sont négligeables et *Price Waterhouse & Co.* les a discutés. On doit cependant faire ressortir que l'assertion que renferme l'article F et suivant laquelle une moyenne de huit hommes sont fournis par l'*Eldorado* pour charger et décharger les avions à Beaverlodge est loin de la vérité.

G.—PWA a arbitrairement ajouté une somme de \$11,052 aux dépenses d'assurance de l'EAL. Les polices d'assurance de l'EAL assurent une indemnité suffisante à la société en matière de risque et elles renferment une protection à l'égard des engagements envers les voyageurs allant jusqu'à \$100,000 par personne lorsque la société est responsable. On estime que la loi des accidents du travail ne protégerait pas plus de 10 p. 100 des voyageurs. Que l'EAL puisse obtenir de l'assurance à meilleur marché que PWA, quelle qu'en soit la raison, ne justifie pas PWA, prétendons-nous, d'essayer d'accroître ce poste dans la comparaison des frais.

H.—L'addition d'une somme de \$12,000 pour la location de hangars est entièrement injustifiée. Le loyer que paie actuellement l'EAL pour le nouveau hangar qu'elle occupe représentera une économie de \$6,000 par rapport au coût de l'occupation du hangar précédent. De fait, dans la comparaison, on devrait déduire des frais de l'EAL pour 1959 une somme de \$6,000.

I.—Dans ce poste, on prétend apparemment que des services d'hôtesse et d'alimentation étant fournis dans les avions ordinaires de passagers de PWA, on devrait accorder à la société une allocation de \$19,688, en supplément des frais réels d'exploitation de l'EAL. Il est difficile de qualifier cette proposition dans un langage modéré. L'envolée d'Edmonton à Beaverlodge exige seulement un peu plus de deux heures et ces agréments ne sont pas nécessaires. Le service qu'offre actuellement l'EAL aux voyageurs a été approuvé par la direction de l'*Eldorado Mining* et par la direction de *NOR Transport*. Sur quoi repose l'assertion qu'on devrait faire des dépenses supplémentaires?

J.—Le personnel des mines n'a jamais été mis à la disposition de l'EAL à Edmonton pour manipuler et assujettir la marchandise sans frais pour l'EAL. L'assertion est inexacte.

4. Autres éléments de frais non considérés dans la proposition de PWA

(1) Les frais du transport des concentrés de minerai au sud, à partir de Beaverlodge, sont reportés directement du compte de l'*Eldorado* au compte de l'organisme du gouvernement américain qui est le dernier acheteur du produit, en vertu des accords actuels, qui permettent l'expédition de la marchandise par air. Les acheteurs peuvent en tout temps supprimer la permission et demander à l'*Eldorado* d'accumuler le minerai et de l'expédier par eau et par chemin de fer. Le contrat de PWA (disposition 8, page 3) exigerait que l'*Eldorado* consente à «expédier tous les concentrés d'uranium relevant de sa propre production ou de celle de ses sous-entrepreneurs d'Uranium City à Edmonton par l'intermédiaire de PWA, à moins que le transport des minerais d'uranium ne soit *expressément défendu* par l'organisme du gouvernement des États-Unis achetant en dernier ressort, en vertu du contrat, les minerais d'uranium en cause». Cette expédition par air ne serait jamais *expressément défendue*, mais, comme il est dit ci-dessus, l'acheteur pourrait modifier les dispositions pour ne payer que les frais d'expédition par eau et par chemin de fer. L'*Eldorado* ne pourrait donc donner à PWA l'assurance qu'elle continuerait à expédier par air les concentrés de minerai. Si les expéditions en direction du sud cessaient, il est évident que PWA ne pourrait conserver le tarif proposé pour les expéditions à destination de Beaverlodge, vers le nord, et qui est de beaucoup inférieur au tarif de même ordre offert au public.

(2) En outre, que l'organisme du gouvernement américain soit obligé, aux termes des contrats d'achat conclus avec l'*Eldorado*, de payer les frais d'expédition des minerais par air dépend du droit qu'a l'organisme de revoir et d'approuver les chiffres de frais produits par l'EAL. Dans le passé, les chiffres ont été approuvés, mais si l'EAL ne pouvait justifier l'accroissement des frais qu'entraînerait la proposition de PWA, la somme représentant l'accroissement ne pourrait être recouvrée. Autrement dit, l'organisme des États-Unis ne serait pas disposé à subventionner une ligne aérienne commerciale du Canada.

(3) Dans la proposition de PWA, il n'est question que de l'achat, par la société, des avions DC3 et DC4 et des pièces d'immobilisation et de l'inventaire des pièces de rechange et des fournitures. En conséquence, l'EAL demeure avec un total net de \$106,418 d'immobilisations dépréciées, y compris l'entrepôt de Beaverlodge (qu'aux termes de la proposition), l'EAL et non pas la PWA est obligée d'entretenir le quai de Bellrock et Yellowknife, l'entraîneur d'assemblage, l'outillage d'atelier et l'hélicoptère S-55. Une partie mais non pas l'ensemble de ces valeurs actives pourrait être utilisée par l'*Eldorado* dans les travaux de son programme d'exploration (dont il est question plus loin), mais le coût de l'entrepôt de Beaverlodge et les frais d'entretien de celui-ci ne sont pas inclus dans la proposition de PWA.

(4) Comme il est dit plus haut, l'EAL demeurera toujours obligée de verser \$40,000 par année, à l'égard de 1961 et de 1962, à la caisse de pension du service antérieur, mais il n'est pas question de la somme dans la proposition de PWA.

(5) En outre, l'*Eldorado* n'admet pas nécessairement qu'il se produira dans les années à venir une réduction du transport en conséquence de la fermeture de la mine de Port Radium, comme l'estime *Price Waterhouse & Co.* On projette d'accroître considérablement en 1961 les expéditions vers le nord, et il y a beaucoup d'autres facteurs, par exemple, l'activité de la Division de l'exploration, qui pourraient donner lieu à un plus fort volume. Les réductions que prévoirait *Price Waterhouse & Co.* ont donc pour effet, prétendons-nous, d'assurer à PWA, dans le domaine de la comparaison des frais, un avantage injustifié, bien que, même avec ces concessions généreuses, *Price Waterhouse & Co.* ait conclu que les frais du PWA dépasseront de toute façon ceux de l'EAL.

(6) On ne doit pas oublier que l'*Eldorado* devra conserver certains services aériens pour étayer son travail d'exploration. L'hélicoptère Sikorsky S-55 sera nécessaire à ces services ainsi qu'un équipage. L'expérience a montré que le Douglas DC3 n'aide pas beaucoup au transport, dans les régions éloignées, du matériel et des fournitures qui doivent étayer l'exploration. Le personnel de l'EAL, en plusieurs occasions, a construit pour cet avion, à un prix réduit au minimum, des pistes d'atterrissage dans des endroits rapprochés des terrains d'exploration. Mais l'utilisation et l'entretien de cet avion uniquement à cette fin ne les justifieraient pas. En conséquence, si PWA assume la succession des principaux services de l'EAL, la Division de l'exploration aura soit à restreindre ses facilités, soit à faire face à des dépenses supplémentaires considérables.

IV. Autres considérations fondamentales

Il y a plusieurs autres questions importantes se rattachant à l'examen de cette exploitation qui ne sont pas directement en cause quant on compare les frais respectifs, mais qui peuvent être également significatives.

1. D'après le Règlement de la Commission des transports du Canada, tout demandeur d'un permis doit fournir la preuve de sa solvabilité et montrer qu'il peut exploiter un service sûr et efficace aux taux proposés. Cette question

prend une importance particulière lorsqu'on se propose de supprimer une ligne aérienne privée qui existe déjà et qui fournit un bon service. Mise à part la proposition de PWA, la situation financière de cette société n'intéresse pas l'*Eldorado*, mais, dans les circonstances actuelles, il faudrait que PWA fournisse suffisamment d'assurances de son aptitude financière à s'acquitter *en toute circonstance*, des obligations du contrat proposé, de sorte que l'*Eldorado* n'aurait jamais à rétablir l'organisme de sa ligne aérienne ou à encourir des frais supplémentaires ou excessifs pour s'assurer le transport aérien dont elle a besoin.

A cet égard, on pourrait à juste titre remarquer combien PWA est disposée à réduire son tarif-marchandises actuel pour obtenir le contrat. Son présent barème indique des prix inférieurs à tous les prix antérieurs ayant prévalu dans le territoire, mais PWA est prête à effectuer des réductions considérables en faveur de l'*Eldorado* pour justifier les chiffres du coût comparatif. Un tableau qui figure à la page 3 du présent exposé montre de façon frappante l'étendue de ces réductions. Si le tarif réduit devait s'appliquer au public, il faudrait examiner soigneusement quel en serait l'effet d'ensemble sur la stabilité financière de PWA.

2. Dans cette perspective, il convient d'observer que la *Canadian Pacific Airlines* qui desservait les routes sur lesquelles PWA assure aujourd'hui les communications au nord d'Edmonton, a au moins en deux occasions distinctes, entre 1942 et 1959, pressenti l'*Eldorado* pour prendre éventuellement la succession du service aérien de l'*Eldorado*, mais que chaque fois, après avoir étudié les frais d'exploitation de l'*Eldorado*, la *Canadian Pacific Airlines* a abandonné les négociations en admettant qu'elle ne pouvait offrir un service équivalent au même prix.

3. C'est un fait connu au Canada que les grandes entreprises minières du Grand Nord, éloignées du transport ferroviaire, ont trouvé nécessaire d'établir leurs propres services aériens. *Gunnar Mines Limited*, à Uranium City, exploite encore ses propres avions. Avant la construction du chemin de fer du Labrador, l'*Iron Ore Company of Canada* exploitait une grosse flotte aérienne privée, et, même aujourd'hui, elle continue à utiliser certains avions. A notre avis, ce n'est pas parce que l'*Eldorado* est une société de la Couronne qu'elle devrait, sans raison majeure, renverser en ce qui la concerne une coutume aussi bien établie.

4. PWA se propose de « consentir à employer dans toute la mesure du possible le personnel actuel de l'EAL » (disposition 14, page 4). Au mois de mars 1961, deux employés de l'EAL auront été au service de la société depuis 17 ans, et neuf autres comptent plus de dix années de service. L'*Eldorado* croit qu'au point de vue de la formation et de l'expérience, ses pilotes et ses techniciens se placent au milieu du personnel aérien le mieux qualifié au Canada. Si l'organisme est dissous, il faudra exiger l'engagement absolu que ces personnes seront toutes employées, suivant leur ancienneté propre, dans les rangs du personnel de l'autre ligne aérienne et seront pourvues d'une pension et d'avantages correspondants.

5. L'attitude prise par l'*Eldorado* dans cette affaire non seulement représente le point de vue des directeurs et de la haute administration mais est fortement appuyée par le personnel travaillant dans les mines ainsi que par la direction de *NOR Transport*, tous les intéressés ayant attesté l'excellence du service que fournit l'EAL et la valeur inviolable de ce service dans le maintien du moral. A notre avis, l'opinion du personnel de l'extérieur, considérablement expérimenté pour avoir eu beaucoup affaire aux transporteurs aériens des entreprises publiques ou privées dans le nord-ouest du Canada, ne doit pas

être écartée à la légère. L'harmonie qui règne dans toute l'entreprise de l'*Eldorado* a pris des années à se former et la rançon du démembrement ne peut se calculer uniquement en dollars.

V. Conclusion

Résumé de l'exposé qui précède, la proposition de PWA est inacceptable pour l'*Eldorado*. En voici les principales raisons:

- a) De l'avis de l'*Eldorado*, elle entraînerait des frais supplémentaires de plus de \$200,000 par année. L'estimation qu'a faite indépendamment à cet égard *Price Waterhouse & Co.* n'est pas inférieure à \$124,500. A tout événement, il est clair que l'approbation de la proposition assurerait indirectement une subvention considérable à PWA.
- b) Les frais supplémentaires seraient supportés en partie par *NOR Transport*, transporteurs publics de marchandises, et la situation exigerait la hausse du tarif-marchandises dans tout le réseau du fleuve Mackenzie.
- c) On ne peut prévoir quelle serait la réaction de l'organisme des États-Unis, qui a le droit de vérifier les frais de l'*Eldorado Aviation*, et toute perturbation des rapports qui existent actuellement serait regrettable.
- d) Les erreurs et les faux calculs évidents dans la documentation qu'a soumise PWA n'inspirent pas confiance et font douter de l'aptitude de la société à reproduire le service dont s'acquitte aujourd'hui efficacement l'EAL, ainsi que d'une position financière lui permettant de réaliser le projet.
- e) Le moral élevé qui règne dans tout l'organisme de l'*Eldorado* serait sérieusement menacé, et un démembrement, même partiel, de l'institution, dans les circonstances actuelles, est injustifiable.

Par conséquent, la décision prise par la direction et par le conseil d'administration de l'*Eldorado* à l'égard de la proposition de PWA est juste et est la plus avantageuse pour la société, en sa qualité d'organisme du gouvernement du Canada.

Ottawa, ce 1^{er} jour de mars 1961.

ELDORADO MINING AND REFINING LIMITED

Le président,

(signature) W. M. Gilchrist.

APPENDICE F

PERMIS n° A.T.B. 677/53(C)

LA COMMISSION DES TRANSPORTS AÉRIENS,
CONFORMÉMENT À LA PARTIE II DE LA LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE
ET AU RÈGLEMENT D'APPLICATION DE CETTE LOI, ACCORDE
PAR LES PRÉSENTES, À L'ELDORADO AVIATION LIMITED,
DES PERMIS POUR

L'exploitation des services aériens commerciaux indiqués ci-dessous, aux conditions formulées dans les présentes:

un service aérien commercial contractuel de classe 5, à partir d'une base située à EDMONTON (Alberta), pour le transport des personnes et (ou) des marchandises, uniquement en conformité des contrats mentionnés ci-dessous.

CONDITIONS

1. Le permis sera conforme aux dispositions de la Loi sur l'aéronautique, modifiée, ainsi qu'aux règlements, directives, décisions et ordonnances émis ou pouvant être émis en vertu de cette loi, et également à toute autre loi pertinente de l'État du Canada.
2. L'exercice des privilèges accordés en vertu du permis sera subordonné aux autres conditions que la Commission pourra juger nécessaires ou désirables, en ce qui concerne l'intérêt public.
3. Le permis entrera en vigueur à la date où le titulaire recevra un certificat valable d'exploitation, correspondant à la description que renferme l'article 12 (4) de la Loi sur l'aéronautique, et il demeurera en vigueur aussi longtemps que le titulaire continuera à détenir un certificat d'exploitation ou jusqu'à ce que le permis soit suspendu ou annulé sous l'autorité des dispositions de la Loi sur l'aéronautique ou de tout règlement ou de toute ordonnance publiés en vertu de cette loi.

DONNÉ À OTTAWA (CANADA) ce 14^e jour de mai 1958.

COMMISSION DES TRANSPORTS AÉRIENS,

Le président,
J. R. Baldwin.

CONDITIONS SPÉCIALES

4. Il est expressément défendu au titulaire d'offrir quelque forme de service aérien commercial autre que le service exclusivement requis pour l'application des conditions des contrats conclus entre le titulaire et l'*Eldorado Mining and Refining Limited* et la *Northern Transportation Company Limited*.

CHAMBRE DES COMMUNES

Quatrième session de la vingt-quatrième législature
1960-1961

COMITÉ SPÉCIAL
DES
RECHERCHES

Président: M. J. W. MURPHY

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 10

*ELDORADO MINING AND REFINING LIMITED
NORTHERN TRANSPORTATION COMPANY LIMITED*

SÉANCE DU MARDI 18 AVRIL 1961

TÉMOIN:

M. W. M. Gilchrist, président de l'Eldorado Mining and Refining Limited.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1961
24890-6-1

COMITÉ SPÉCIAL DES RECHERCHES

Président: M. J. W. Murphy

Vice-président: M. C. A. Best

et MM.

Aiken
Baldwin
Batten
Bissonnette
Bourget
Brunsdén

Coates
Drysdale
Dumas
Forgie
Godin

*Horner (*Jasper-Edson*)

Martel
McIlraith
Nielsen
Payne
Pitman
Stewart

Le secrétaire du Comité,
J. E. O'Connor.

*A été remplacé le lundi 17 avril 1961 par M. Robinson.

ORDRE DE RENVOI

LUNDI, 17 avril 1961.

Il est ordonné: Que le nom de M. Robinson soit substitué à celui de M. Horner (*Jasper-Edson*) sur la liste des membres du comité spécial des recherches.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
LÉON-J. RAYMOND.

PROCÈS-VERBAL

Le MARDI 18 avril 1961.
(11)

Le Comité spécial des recherches se réunit aujourd'hui à 11h.03 du matin, sous la présidence de M. J. W. Murphy.

Présents: MM. Aiken, Baldwin, Batten, Best, Bisonnette, Brunsdén, Coates, Drysdale, Forgie, Godin, McIlraith, Murphy, Nielsen, Pitman, Robinson et Stewart—16.

Aussi présents: de l'*Eldorado Mining and Refining Limited*: M. W. M. Gilchrist, président, et M. R. C. Powell, secrétaire.

Il est convenu—Que la question de la visite du comité aux installations de l'*Atomic Energy of Canada Limited*, à Chalk River, soit déferée au sous-comité de l'ordre du jour et de la procédure.

Il est convenu—Qu'à sa prochaine réunion le Comité poursuive l'étude des opérations de l'*Eldorado Aviation Limited*, et ait comme principal témoin M. A. B. Caywood, président.

M. Gilchrist répond aux questions qui lui ont été posées aux réunions précédentes du Comité, et on l'interroge de nouveau sur l'exploitation, sur le bilan et sur l'état des recettes et des dépenses, au 31 décembre 1960, de la *Northern Transportation Company Limited*.

A midi et 35 minutes, le Comité s'ajourne au jeudi 20 avril 1961, à 10 heures du matin.

Le secrétaire du Comité,
J. E. O'Connor.

TÉMOIGNAGES

Le MARDI 18 avril 1961.
11 heures du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Peut-être aimeriez-vous pendant quelques instants, discuter du programme de nos réunions. M. Caywood, président de l'*Eldorado Aviation Company*, sera ici jeudi prochain. Il a été absent pour cause de maladie, mais il sera disponible jeudi prochain. Ce qui veut dire que nous pourrions avoir une ou deux réunions avec lui.

M. NIELSEN: Une réunion suffirait, je crois, si les membres du Comité sont prêts à poser des questions.

Le PRÉSIDENT: Tout indique que nous pourrions commencer nos séances du matin la semaine prochaine.

M. NIELSEN: Le Comité a-t-il étudié ma demande visant à ce que le président de la Commission des transports aériens et le président des Lignes aériennes du Pacifique soient présents? Ce qui nécessiterait une autre réunion.

M. McILRAITH: Je demande que cette question soit réservée. A la fin de la réunion du comité du programme, votre demande était encore en suspens. A-t-on réglé cette question?

Le PRÉSIDENT: Non. Nous pourrions le faire aujourd'hui. Il n'y aura aucune difficulté. Assisterez-vous à la réunion du comité du programme, monsieur Nielsen? Est-ce que deux heures convient aux membres du comité du programme? M. Batten n'est pas ici.

M. McILRAITH: Soit que nous l'ayons ou que nous ayons quelqu'un d'autre.

Le PRÉSIDENT: Par conséquent, ce sera à 2 heures de l'après-midi, dans mon bureau, pièce 445.

M. NIELSEN: Puis-je conclure que jeudi prochain nous examinerons l'*Eldorado Aviation Company* et que nous poursuivrons cet examen jusqu'à sa conclusion?

Le PRÉSIDENT: Ce à quoi nous songions était d'essayer de déterminer quand nous pourrions faire le voyage à Chalk River. Notre plan, je crois, serait de nous y rendre dans la première semaine de mai. Cela vous convient-il?

(Assentiment.)

Le PRÉSIDENT: Nous aurons une couple de réunions avec M. Gray et ses chefs de service, d'ici notre voyage à Chalk River.

On a posé plusieurs questions à M. Gilchrist à la dernière réunion. Peut-être a-t-il maintenant les renseignements demandés.

M. W. M. GILCHRIST (président de l'*Eldorado Aviation Company*): Oui, monsieur le président. Les questions et les réponses sont les suivantes:

M. Nielsen a demandé:

L'*Aviation Company* pourrait-elle déposer un tableau des prix qu'elle exige pour les trajets effectués par ses appareils entre différents points, ainsi que les prix du transport des marchandises, du personnel et de leurs ayants droit, soit le total des prix exigés?

La réponse est la suivante: L'*Eldorado Aviation Limited* n'a pas de tarif fixe. Elle a un contrat avec la *Northern Transportation Co. Ltd.*, et l'*Eldorado*

Mining and Refining Limited exige d'elle qu'elle assure les services aériens dont peuvent avoir besoin ses deux clients, ce qu'elle fait au prix coûtant.

Les frais d'exploitation de l'*Eldorado Aviation Limited* sont accumulés chaque mois et sont soumis aux deux clients. La répartition des frais s'effectue selon les tonnes-milles, un passager étant considéré comme représentant un dixième de tonne.

Le coût d'exploitation du DC-4, y compris les marchandises et les voyageurs, ne s'est élevé qu'à 16.5 cents la tonne-mille en 1960. Ce qui veut dire qu'il en coûterait \$8.25 pour transporter un passager d'Edmonton à Beaverlodge. Vu que ce montant ne représente que 1.65 cents par voyageur-mille, et vu que même le tarif ferroviaire le plus bas se fonde sur au moins 2 cents par voyageur-mille, c'est dire que l'*Eldorado*, aux fins du calcul des frais, n'exige de ses deux clients que cinq cents par mille pour chaque passager—chiffre purement arbitraire, mais qui se compare beaucoup plus au tarif du transport en commun qui dessert la région. Dans la mesure où ce tarif de cinq cents par mille excède les frais véritables, le tarif-marchandises est réduit d'autant.

Je m'explique. Le tarif exigé des deux clients ne peut excéder les frais, de sorte que les voyageurs-milles à cinq cents le mille sont déduits des frais tels qu'ils figurent à la fin du mois, le reste étant imputé au transport des marchandises.

Voici quelques exemples du tarif-voyageurs exigé en 1960 par l'*Eldorado Aviation Limited* de ses deux clients, le tarif des Lignes aériennes du Pacifique de juillet 1960 étant indiqué entre parenthèses:

Voyageurs—Edmonton à Uranium City	.....	25.00	(PWA 37.00)
Voyageurs—Edmonton à Port Radium	.....	50.00	(PWA 123.00)
Voyageurs—Edmonton à Waterways	.....	12.50	(PWA 19.00)
Voyageurs—Edmonton à Smith	.....	25.00	(PWA 38.00)

M. Nielsen a demandé:

Pourriez-vous fournir au Comité une liste des voyageurs transportés en 1960, indiquant ceux qui étaient des employés et ceux qui ne l'étaient pas?

La réponse est la suivante:

Détail des voyageurs transportés en 1960
par l'*Eldorado Aviation Ltd.*

	Eldorado	N.T.C.L.	Total
Employés	3,735	1,262	4,997
Personnes à charge des employés	1,984	2	1,986
Invités des employés	380	—	380
Entrepreneurs	504	33	537
Invités de la compagnie	390	51	441
Total	6,993	1,348	8,341

Les invités de la compagnie, dont il est question dans la dernière ligne du tableau, comprendraient les ingénieurs-conseils ou les spécialistes en matière d'entretien qui sont invités en vue de conseiller la compagnie sur l'installation ou le fonctionnement de machines à la mine; les fonctionnaires du gouvernement provincial ayant à traiter d'affaires concernant expressément l'exploitation de l'*Eldorado*; les ministres du culte; les représentants de la Croix-Rouge s'occupant de constituer des banques de sang; et autres personnes voyageant pour affaires, expressément pour le compte de l'*Eldorado*.

M. Baldwin a demandé:

De quel pourcentage, l'an dernier, votre trafic (savoir la *Northern Transportation Company*) a-t-il baissé, pour ce qui est du lac Athabaska?

La réponse est la suivante: Entre 1959 et 1960, le trafic a baissé de 27.06 p. 100 sur le lac Athabaska. Le tonnage en 1959 était de 76,496, et en 1960 de 55,794.

M. Drysdale a demandé:

J'aimerais savoir le montant des charges convenues, au cours des quelques dernières années, le pourcentage des affaires, ainsi que le total.

La réponse est la suivante:

	Pourcentage du tonnage découlant des char- ges convenues	Pourcentage du revenu découlant des char- ges convenues
1958	13.04%	8.95%
1959	18.46%	14.75%
1960	24.8%	20.08%

Les charges convenues s'appliquent au transport du bois d'œuvre, du soufre en vrac et des produits du pétrole destinés à l'Aviation américaine.

M. Baldwin a demandé:

Serait-il possible de connaître le volume des marchandises partant de Fort Smith, de Fort Fitzgerald et de la région d'exploitation forestière autour de Peace Point pour se rendre vers le Sud jusqu'à McMurray, et qui sont transportées par la *Northern Transportation*?

La réponse est la suivante:

1959	
Smith—Waterways	752 tonnes
Régions d'exploitation forestière—Waterways ..	4276 tonnes
Régions d'exploitation forestière—Bushell	5571 tonnes
1960	
Smith—Waterways	936 tonnes
Régions d'exploitation forestière—Waterways ..	8413 tonnes
Régions d'exploitation forestière—Bushell	3289 tonnes

Le PRÉSIDENT: M. Gilchrist a une autre réponse à donner, cette fois à une question posée par M. McIlraith. Il s'agit de l'*Eldorado*, mais il conviendrait, je crois, de la consigner au compte rendu. Il n'en sera plus question ensuite au cours de la présente réunion.

M. McIlraith a demandé:

Ce que je voudrais savoir, c'est la date où l'*Eldorado* a communiqué ce renseignement ou ce contrat au gouvernement. Dans le compte rendu de la Chambre des communes, il est question d'une lettre en date du 26 juin 1957, notamment, mais, autant que je sache, il n'y a aucune précision quant à la date où l'*Eldorado* a communiqué le contenu de ce contrat au gouvernement. Peut-on avoir ce renseignement? L'avez-vous sous la main?

La réponse est la suivante:

Le 16 mars 1957, M. W. J. Bennett, alors président de l'*Eldorado*, a écrit à l'honorable C. D. Howe pour lui faire part du désir du Royaume-Uni d'acheter de l'uranium du Canada, jusqu'à concurrence des quantités que nous connaissons maintenant, et qui sont respectivement de 5,500 tonnes, 5,000 tonnes et 12,000 tonnes. Le 18 mars 1957, M. Howe accusait réception de la lettre de M. Bennett, et autorisait ce dernier à signer les accords nécessaires à la vente de ces quantités.

La communication du 26 juin 1957, dont parle M. McIlraith, était un mémoire rédigé par M. Bennett et soumis au ministre du Commerce de

l'époque, M. Churchill, le mettant au courant des antécédents et de l'état actuel de l'ensemble du programme d'achat d'uranium, à cette date-là. Dans ce mémoire, il était fait mention des divers engagements que l'*Eldorado* avait pris envers les producteurs canadiens d'une part, et envers les agences d'achat des États-Unis et du Royaume-Uni d'autre part.

M. MCILRAITH: Cette question n'a pas été posée à la dernière réunion, mais à une réunion précédente.

Le PRÉSIDENT: J'ai cru qu'elle devait figurer au compte rendu. Nous pourrions y revenir quand nous reprendrons l'étude de l'uranium de l'*Eldorado*. Y a-t-il des questions à poser sur la *Northern Transportation Company*?

M. NIELSEN: Nous passons maintenant à la *Northern Transportation Company*, reportant à jeudi prochain la compagnie d'aviation, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: C'est exact.

M. NIELSEN: En 1944, quand le gouvernement a exproprié les actions de la *Northern Transportation Company*, qui était alors en exploitation, quel a été le prix payé aux actionnaires?

M. GILCHRIST: Pour la *Northern Transportation Company*? Il faudrait que je consulte les dossiers pour cela, mais si ma mémoire est exacte—je n'avais rien à voir à la compagnie à l'époque—on me dit qu'à ce moment-là ce n'était pas une compagnie, ce n'était qu'un actif de l'*Eldorado Mining and Refining Company*. Il se peut qu'elle ait été constituée en compagnie, mais à l'époque elle était considérée comme un actif de l'*Eldorado*.

M. NIELSEN: Elle n'appartenait pas à d'autres personnes indépendantes que le gouvernement?

M. GILCHRIST: Elle appartenait à l'*Eldorado Mining and Refining*.

M. NIELSEN: Y avait-il d'autres services de transport exploitant alors dans la région desservie par l'actif, comme vous l'appellez, de la *Northern Transportation Company*?

M. GILCHRIST: La Compagnie de la Baie d'Hudson exploitait alors sur le Mackenzie, mais non sur le lac du Grand Ours, où étaient alors centrées les opérations de la compagnie. Aussi, la *MacInnes Fisheries*—il faudrait que je vérifie cela—avait un permis de transport public à l'époque.

M. NIELSEN: Est-ce que la compagnie de transport de la Baie d'Hudson exploite dans ces régions en ce moment?

M. GILCHRIST: Non.

M. NIELSEN: Y a-t-il d'autres compagnies qui assurent ce même service, ou des compagnies analogues à la *Northern Transportation*, dans ces régions aujourd'hui?

M. GILCHRIST: Oui, dans une partie de ces régions, mais non partout.

M. NIELSEN: Pourriez-vous les nommer?

M. GILCHRIST: La *Yellowknife Transportation*, qui exploite sur le Grand lac des Esclaves et sur le Mackenzie inférieur.

M. NIELSEN: Si la *Northern Transportation Company* n'exploite pas sur toute l'étendue du Mackenzie, estimez-vous que la *Yellowknife Transportation* comblerait cette lacune?

M. GILCHRIST: Je ne crois pas pouvoir répondre à cette question. C'est là une question d'opinion, à laquelle je préfère ne pas répondre.

M. NIELSEN: Que vaut aujourd'hui la *Northern Transportation Company*?

M. GILCHRIST: Le bilan se trouve dans notre rapport annuel. Je ne voudrais pas en dire davantage. Pour en arriver à un chiffre exact, il faudrait

faire appel aux services d'un évaluateur, et le travail d'évaluation prendrait quelque temps. Pour ma part, je crois qu'elle vaut beaucoup plus que la valeur dépréciée de son matériel.

M. NIELSEN: Par suite de la fermeture des mines d'uranium dans la région de Beaverlodge, ainsi que de la fermeture de la mine de Port-Radium, prévoyez-vous que le volume de transport effectué par la *Northern Transportation Company* va diminuer sensiblement?

M. GILCHRIST: Ah, oui! Nous avons déclaré dans notre mémoire, je crois, qu'il a diminué de façon très marquée ces trois dernières années. Nous l'avons mentionné également dans notre rapport annuel.

M. NIELSEN: Estimez-vous qu'il va diminuer au point que la *Northern Transportation Company* puisse devenir une affaire non rentable?

M. GILCHRIST: Non, je ne crois pas que cela puisse devenir une affaire non rentable. D'autre part, je crois que tout le bénéfice que nous réalisons va disparaître, comme ç'a été le cas l'an dernier, et nous pratiquons de nombreuses économies. Autrement dit, nous n'aurons pas cette année le même nombre de bateaux sur l'eau que nous avions l'an dernier. Nous sommes à réorganiser et à remanier nos services de manière à tenir compte de cette réduction du volume de transport.

M. NIELSEN: La *Yellowknife Transportation Company* pourrait-elle s'occuper du transport présentement effectué par la *Northern Transportation Company*—c'est-à-dire celui de l'*Eldorado* sur le Mackenzie?

M. GILCHRIST: Encore une fois, je ne voudrais pas me prononcer là-dessus. Nous n'avons pas eu l'occasion d'étudier les affaires de cette compagnie en vue de déterminer si elle est en mesure ou non de s'occuper des nôtres.

M. FORGIE: Si les «visions» qu'on a évoquées se réalisent, vous changerez d'attitude ou d'avis à l'égard de cette compagnie, n'est-ce pas?

M. GILCHRIST: Oui.

M. FORGIE: C'est là la réponse.

M. NIELSEN: Êtes-vous bien au courant des services de la *Yellowknife Transportation*?

M. GILCHRIST: Pas dans le moment, et je ne sache pas que quiconque de la *Northern Transportation Company* puisse affirmer qu'il en est parfaitement au courant. Nous pourrions nous renseigner. Son matériel et ses bateaux sont immatriculés, je crois. Ce renseignement est connu, je pense.

M. PITMAN: Dans ce 30 p. 100, y a-t-il une autre compagnie qui exploite sur le Mackenzie et dont les marchandises ne sont pas transportées par la *Northern Transportation*, ou est-ce que la *Yellowknife Company* est comptable de tout ce 30 p. 100?

M. GILCHRIST: Il existe un autre permis, mais je devrai vérifier. Je crois en effet qu'une autre compagnie a un permis pour exploiter un bateau entre la rivière Hay et l'autre rive du Mackenzie. Mais jusqu'à quel point, je n'en suis pas certain.

M. PITMAN: Est-il arrivé que l'*Eldorado* ait utilisé les services de la *Yellowknife Company*, alors que ses propres moyens de transport étaient retenus ailleurs pour quelque raison que ce soit, et que des bateaux de la *Yellowknife* ou d'une autre compagnie aient été utilisés sur le Mackenzie?

M. GILCHRIST: A ma connaissance, la *Northern Company* n'a jamais recouru aux services de la *Yellowknife*, mais il est arrivé à celle-ci de recourir aux nôtres.

M. PITMAN: Pourriez-vous nous donner quelque raison qui expliquerait cela?

M. GILCHRIST: Si je ne m'abuse, cette compagnie a eu des difficultés d'ordre mécanique, l'an dernier, soit en 1959, qui ne lui ont pas permis de compléter le transport de marchandises qu'on lui avait confié. C'est alors qu'elle nous a demandé si nous pouvions l'aider.

M. PITMAN: La *Yellowknife Company* vous a-t-elle fait savoir de quelque façon qu'elle aimerait se charger du travail de la *Northern Transportation Company*, c'est-à-dire de la même manière que les Lignes aériennes du Pacifique ne sont dites disposées à se charger de celui de l'*Eldorado Aviation*? Avez-vous quelque raison de croire que la *Yellowknife* manifesterait pareille intention?

M. GILCHRIST: Nous n'avons reçu aucune communication directe à ce propos.

M. PITMAN: Ni de la *Yellowknife* ni d'aucune autre compagnie?

M. GILCHRIST: Non. Je crois que le bureau du ministre a reçu une lettre ou deux à ce propos, mais nous ne les avons pas reçues directement.

M. BALDWIN: Monsieur le président, je me demande si M. Gilchrist pourrait me dire si, à son avis, maintenant que sont parachevées les routes allant à *Yellowknife*, cela va exercer quelque effet sur le trafic de la rivière Hay au Nord.

M. GILCHRIST: Oui, l'effet a été très marqué. Nous avons coutume de transporter 13,000 tonnes par année à *Yellowknife*, alors que l'an dernier nous n'en avons transporté que 7,000.

M. BALDWIN: Sans compter la route qui a été parachevée l'hiver dernier—en réalité, cet effet sera beaucoup plus marqué cette année, n'est-ce pas?

M. GILCHRIST: Je ne crois pas. Au cours de l'hiver dernier, le trafic a augmenté de façon très sensible, comparativement aux trois dernières années. Le transport des marchandises par eau, en été, coûte la même chose que le transport en camion par les routes. La raison pour laquelle le transport se fait par camion, en hiver, est une question d'inventaire. En fait, le coût est à peu près le même que par eau, mais la différence, c'est que les mines peuvent ainsi réduire leur stock en réserve, de moitié ou davantage. Elles peuvent réduire leur capital investi en stock de réserve, d'au moins de moitié, ce qui explique le transport par route.

M. BALDWIN: Connaissez-vous le coût par tonne du transport général par les deux méthodes alternatives, soit celui qui se fait par chemin de fer et par bateau, d'Edmonton jusqu'à *Waterways* et *Yellowknife*, comparativement à celui qui se fait par camion, d'Edmonton à *Yellowknife*?

M. GILCHRIST: Je n'ai pas les chiffres, mais je puis vous les obtenir. Le coût est à peu près le même.

M. BALDWIN: Il s'agit du transport en général? Mais vous n'ignorez pas qu'il existe une compagnie de transport public—je songe à la *MacInnes Fish Company*—qui exploite entre *Waterways* et la région du lac Athabaska. Je sais en effet qu'elle exploite dans cette région.

M. GILCHRIST: La *MacInnes Fish Company* est une compagnie de transport public, et je sais qu'elle peut exploiter dans la région du lac Athabaska.

M. BALDWIN: Savez-vous quels sont les bateaux dont elle dispose?

M. GILCHRIST: Je ne saurais le dire à brûle-pourpoint.

M. BALDWIN: A part la *MacInnes Fish Company*, si les moyens de transport de la *Northern Transportation* disparaissaient, il n'y aurait donc plus aucun moyen de transport par eau entre *McMurray* et la région du lac Athabaska?

M. GILCHRIST: C'est exact.

M. DRYSDALE: M. Gilchrist pourrait-il nous dire comment il se propose de combattre la concurrence? Serait-ce en augmentant les charges convenues ou en demandant à la Commission des transports de lui accorder un tarif réduit?

M. GILCHRIST: Nous ne pouvons faire grand-chose pour ce qui est de la *Northern Transportation*. Depuis environ dix ans, nous ne cessons de réduire notre tarif. Nous sommes la seule compagnie de transport du continent nord-américain qui ait réduit son tarif. Je suis certain, cependant, que nous ne saurions le réduire davantage. En ce qui nous concerne, deux éléments font la concurrence aux camions, et ce sont les Chemins de fer du Nord de l'Alberta et nous-mêmes. Indépendamment de ce que nous allons faire, que vont faire les Chemins de fer du Nord de l'Alberta? Jusqu'ici, ils n'ont pas montré la moindre inclination de faire quoi que ce soit.

M. DRYSDALE: N'ont-ils pas proposé un tarif conjoint avec vous?

M. GILCHRIST: Non, il n'y a pas de tarif conjoint.

M. DRYSDALE: Donc, on ne prévoit pas de charge convenue au moyen d'un tarif commun?

M. GILCHRIST: Non.

M. PITMAN: Vous dites qu'il est impossible d'augmenter le tarif, et que la seule solution consiste à réduire les dépenses. Dans votre exposé des recettes et dépenses de la *Northern Transportation Company Limited*, vous dites que vos salaires sont tombés de \$1,113,424 en 1959 à \$918,445 en 1960. Pourriez-vous nous dire si le salaire moyen des employés a diminué, ou si cette diminution est attribuable à de nombreuses mises à pied?

M. GILCHRIST: En moyenne, nos tarifs ont augmenté sensiblement. Ce qui est arrivé, c'est que, la dimension de nos péniches étant plus grande, la quantité de marchandises transportées est plus considérable; aussi, nos méthodes de manutention au moyen de grues et ainsi de suite, afin de pouvoir utiliser plus de paillasses, tout cela, dis-je, a contribué à diminuer le nombre de nos employés.

M. PITMAN: Ce rapport indique que les salaires de vos administrateurs sont tombés de \$34,000 à \$22,567, mais que les autres salaires sont montés de \$99,397 à \$104,829. Pourriez-vous expliquer la raison de cette augmentation?

M. GILCHRIST: Ce qui explique la diminution des salaires des administrateurs, c'est que, lorsque l'ancien président, M. Broderick, est mort, je l'ai remplacé, et mon salaire était payé par l'*Eldorado*; or, mon salaire n'a pas été augmenté, ce qui explique la diminution très notable. Les autres salaires reflètent la tendance qui se manifeste dans presque toutes les opérations commerciales, en ce sens que cette tendance est vers une surveillance croissante. Dans l'ensemble, les frais baissent, mais le coût de la surveillance augmente. Autrement dit, celui qui, il y a 15 ou 20 ans, pouvait avoir 30 hommes sous ses ordres, n'en a peut-être plus que 15 aujourd'hui. On constate que cette tendance influe sensiblement sur l'économie.

M. PITMAN: L'augmentation la plus considérable, dans les frais de cette compagnie, est imputable aux contributions versées au titre du programme de pension des employés, lesquelles sont passées de \$43,759 à \$77,408. Pouvez-vous expliquer cette augmentation plutôt étonnante, vu que le nombre des employés semble moins élevé?

M. GILCHRIST: Oui, deux raisons expliquent la chose. La première, c'est que nous avons aligné notre programme de pension, du moins aussi près que possible, sur celui du service civil. Autrement dit, il était de beaucoup inférieur auparavant. Au lieu de 2 p. 100, il n'était que de 1 p. 100. La seconde raison, c'est que tout employé est maintenant obligé de participer au programme

de pension. Auparavant, c'était facultatif. Or, nous avons tranché maintenant la question. Je précise toutefois que cette condition s'est toujours appliquée au personnel de bureau, mais non aux employés rémunérés à l'heure. C'est maintenant une condition d'emploi applicable à tous sans distinction.

M. PITMAN: L'autre augmentation, sous cette rubrique, au titre des frais de triage, de surestarie et de voies d'évitement, est passée de \$21,033 à \$37,035. Pouvez-vous nous fournir des explications à ce propos?

M. GILCHRIST: Certainement. Au début de la présente année, il y avait une inondation, et il y a un pont sur la voie d'évitement qui se rend vers la zone de chargement de Waterways. Le pont ayant été emporté, il nous a fallu le remplacer, ce qui explique la majeure partie de l'augmentation.

M. PITMAN: Envisagez-vous qu'il soit possible de réduire sensiblement ce poste des dépenses de manière à faire de la *Northern Transportation* une entreprise rentable?

M. GILCHRIST: Oui. Si le volume des marchandises reste peu élevé, la quantité de matériel nécessaire peut être moindre. D'autre part, la fréquence du service pourra en souffrir également. Mais nous n'aurons pas besoin du même nombre d'unités sur l'eau que l'an dernier.

Il en coûte environ—ce n'est qu'une estimation, mais assez exacte—de \$33,000 à \$40,000 par année pour maintenir un bateau sur l'eau. Or, même s'il ne transporte pas une tonne de marchandises, il n'en entraîne pas moins des frais. Ce sont là des frais de base qu'on ne saurait éviter, car il faut que le bateau soit remis en état, radoubé, peinturé, et ainsi de suite. Il faut procéder à tout cela et, en outre, il faut engager un équipage.

Mais si l'on n'est pas obligé de le mettre à l'eau au printemps, on épargne ce montant.

M. PITMAN: L'une des choses que notre comité doit examiner, il me semble, c'est la nature à long terme de toute cette affaire d'uranium. Nous ignorons la quantité qui sera produite, et nous ne savons pas non plus combien de recherches créeront de nouveaux besoins d'uranium. Estimez-vous que votre compagnie va être en mesure de faire d'assez justes prévisions pour l'avenir, et peut-être de voir jusqu'à quel point elle peut limiter ses opérations pour en faire une compagnie capable de faire face à un besoin soudain d'uranium?

M. GILCHRIST: J'ai l'impression qu'il y a quelque confusion ici. Incontestablement, la *Northern Transportation* a dû augmenter sensiblement son matériel d'usage courant, par suite de l'expansion qui s'est manifestée dans la région de Beaverlodge.

Mais à mesure que ce besoin diminue, comme c'est le cas présentement, nous retirons ce matériel de l'eau. De sorte qu'à mon avis, pour ce qui est de desservir le bassin du Mackenzie, la situation de l'uranium n'importe guère.

D'autre part, peut-être devrais-je préciser que, le volume du transport diminuant toujours, on en arrive parfois au point où, en réalité, le déséquipement des bateaux ne compense pas tout à fait la réduction du tonnage, ou du moins la diminution des recettes ne correspond pas à la réduction du tonnage.

Nous en viendrons là, et alors il nous faudra, à mon avis, augmenter nos taux. Mais, jusqu'ici, je ne vois pas que nous ayons à envisager cette possibilité. Du moins, je n'y songe pas.

M. PITMAN: Je voudrais vous poser une question à propos du matériel. Vous dites qu'en retirant du matériel de l'eau vous réduisez considérablement vos dépenses; mais n'est-ce pas, en même temps, augmenter vos dépenses d'immobilisations, à cause de la détérioration de ce matériel, et ainsi de suite,

qui peut se produire? Cela n'équivaut-il pas à vendre un bateau ou à relever la compagnie de sa responsabilité à l'égard de ce matériel?

M. GILCHRIST: Eh bien, nous avons réduit—ou plutôt rayé de nos livres—une partie de notre matériel. La valeur non dépréciée de notre matériel est maintenant, je crois, de \$2,392,660, alors qu'avant d'être diminuée dans nos livres elle était de \$12,327,390; par conséquent, la dépense considérable, ou du moins le capital considérable que nous avons imputé au matériel a été pas mal compensé par le rendement de ce dernier, avec les années.

Notre compagnie n'a jamais payé de dividendes. En fait, tous nos bénéfices ont été affectés au matériel. Lorsque les bénéfices étaient assez notables, nous réduisions nos taux.

M. DRYSDALE: A propos de dépréciation, à combien se chiffre-t-elle pour chacun de ces 25 remorqueurs? Et quelle est la période de dépréciation?

M. GILCHRIST: La dépréciation se calcule sur une période de dix ans, soit 10 p. 100 par année.

M. DRYSDALE: Quel est le prix des remorqueurs diesel?

M. GILCHRIST: En réalité, le prix diffère pour chacun. Nous pourrions vous obtenir ce renseignement, mais je puis vous dire que le coût total de notre matériel—le coût total inscrit dans nos livres—et cela comprend environ 50 bateaux, de deux dimensions différentes en fait, y compris nos installations portuaires, le coût total inscrit dans nos livres, dis-je, est de \$12,327,390.

M. DRYSDALE: Avez-vous quelque idée du coût moyen des barges d'acier, et de leur durée approximative?

M. GILCHRIST: Leur dépréciation s'étend sur une période de dix ans.

M. DRYSDALE: Avez-vous quelque idée de leur coût?

M. GILCHRIST: Je pourrais vous obtenir ce renseignement, mais je ne l'ai pas sous la main. Certaines des plus grosses, les nouvelles 400 et 700, nous coûtent environ \$300,000—pardons, \$100,000.

M. DRYSDALE: Avez-vous plusieurs cales-sèches flottantes, comme celle qui se trouve à Tuktoyaktuk? En avez-vous beaucoup? Que coûte la cale-sèche flottante que vous avez là-bas?

M. GILCHRIST: C'est une tout autre opération, quand nous allons dans l'Arctique ou dans la région de la ligne d'alerte préliminaire.

A titre de renseignement, je vous signale que notre contrat d'approvisionnement de la ligne d'alerte préliminaire s'effectue au prix coûtant, le matériel étant fourni par la marine des États-Unis, aux termes d'un bail conclu avec l'aviation des États-Unis qui, de son côté, cède ce matériel à bail à la *Northern Transportation*.

M. DRYSDALE: Au prix coûtant?

M. GILCHRIST: Oui. Nous ne payons rien au titre de la dépréciation à cet égard. Il s'agit uniquement des frais d'exploitation. Nous nous chargeons du fonctionnement des bateaux et de la cale-sèche flottante.

M. BEST: Pourriez-vous m'expliquer ces chiffres-ci ayant trait au fonds d'investissement d'assurance-maritime, aux dépôts à court terme, et ainsi de suite? Pourriez-vous nous fournir les chiffres les plus récents à ce propos?

M. GILCHRIST: Nous avons mis cet argent de côté pour tenir lieu d'assurance-transport. Autrement dit, nous avons mis cette somme de côté, et nous avons l'argent. Nous gardons cet argent en réserve afin de pouvoir combler toutes pertes que nous pourrions subir. Cet argent rapporte de l'intérêt, évidemment. Mais il nous épargne la nécessité de payer une prime sur un montant égal qui serait nécessaire si une compagnie d'assurance nous offrait la même protection.

Le PRÉSIDENT: Autrement dit, vous avez votre propre assurance?

M. GILCHRIST: En effet, jusqu'à concurrence de ce montant.

M. BEST: Avez-vous toujours procédé de cette façon depuis le début?

M. GILCHRIST: Oui, c'est exact.

Le PRÉSIDENT: Quelle est votre réserve totale pour fins d'assurance?

M. GILCHRIST: Elle est de \$500,000 à l'heure actuelle. En outre, nous avons une assurance pour dommage à la propriété et accidents au personnel, en cas de désastre majeur ou autre éventualité de cette sorte.

M. BEST: Est-ce uniquement pour accidents maritimes?

M. GILCHRIST: Oui, c'est exact.

Le PRÉSIDENT: Pourriez-vous nous dire le montant d'assurance que vous avez pour dommage à la propriété?

M. GILCHRIST: Certainement.

M. NIELSEN: Est-ce que des fournitures destinées à la ligne d'alerte préliminaire passent par le Mackenzie, sur des bateaux de la *Northern Transportation*?

M. GILCHRIST: Oui.

M. NIELSEN: Est-ce que du matériel utilisé par la *Northern Transportation* pour le transport de fournitures à la ligne d'alerte préliminaire, par le Mackenzie, vous est loué par les États-Unis?

M. GILCHRIST: Non. Le matériel qui nous est loué par les États-Unis est utilisé uniquement dans l'Arctique, ou le long de la côte de l'Arctique. En fait, nous avons construit nous-mêmes un remorqueur, qui est notre propriété, et que nous utilisons dans les eaux peu profondes du delta du Mackenzie, ou autour de l'embouchure du Mackenzie, pour desservir les stations de cette région, vu qu'il nous serait difficile de les desservir au moyen des gros LST et AOG qui sont fournis par les forces armées des États-Unis.

M. NIELSEN: Vous dites que la *Yellowknife Transportation Company* exploite sur le Mackenzie. Y a-t-il une compagnie de transport analogue qui exploite dans l'Arctique?

M. GILCHRIST: Oui, il y en a une. On l'appelle *Arctic Shipping*, je crois.

M. NIELSEN: A votre connaissance, est-ce que cette compagnie transporte des fournitures destinées à la ligne d'alerte préliminaire?

M. GILCHRIST: Autant que je sache, non.

M. NIELSEN: Le contrat visant le transport de ces fournitures—car je présume qu'il y a un contrat—a-t-il été mis en adjudication, ou a-t-il été accordé à la *Northern Transportation Company*?

M. GILCHRIST: Je n'ai eu aucune responsabilité à cet égard. Je n'ai rien eu à voir à l'octroi même du contrat. La chose s'est faite avant que je ne devienne responsable des opérations de la *Northern Transportation Company*, de sorte que je suis pas trop sûr de ce qui s'est passé. Mais je pourrais vous obtenir ce renseignement.

M. NIELSEN: Il s'agit de fournitures que la *Northern Transportation Company* transporte aux stations de la côte de l'Arctique?

M. GILCHRIST: Je m'excuse, mais je crois devoir souligner ceci. Quand vous dites «mis en adjudication», il s'agit d'une opération devant s'effectuer au prix coûtant. On s'est appliqué avec soin à trouver la meilleure méthode possible pour approvisionner le secteur médian de la ligne d'alerte préliminaire—ou du moins on a procédé à une étude qui, espérait-t-on, permettrait de déterminer quelle serait la meilleure méthode d'approvisionner le secteur médian de la ligne d'alerte préliminaire; et, une fois cette étude terminée, le gouvernement canadien a demandé à la *Northern Transportation* si elle voulait bien se charger de cette opération au prix coûtant.

Or, voici comment les choses se sont passées, je crois. Nos coûts sont examinés par l'aviation des États-Unis et, évidemment, par le ministère des Transports.

M. NIELSEN: Existe-t-il un rapport écrit de cette étude?

M. GILCHRIST: Je l'ignore. Du moins, une partie de cette étude a dû faire l'objet d'un rapport écrit, car l'aviation des États-Unis a surveillé et administré la chose très étroitement.

M. NIELSEN: Quand cette étude a-t-elle été terminée, monsieur Gilchrist?

M. GILCHRIST: En 1956, je crois.

M. NIELSEN: Pourriez-vous obtenir une copie de tout renseignement disponible à propos de cette étude et, dans le cas de l'affirmative, la soumettre au comité pour examen?

M. GILCHRIST: Je doute que nous puissions obtenir pareil document, car il faudrait le faire avec la permission de l'aviation des États-Unis, et ici on se heurterait à des questions de sécurité. Cependant, nous allons étudier la chose et voir quels renseignements nous pourrions vous fournir.

M. NIELSEN: L'aviation des États-Unis a-t-elle droit de regard sur la méthode d'approvisionnements des stations de la ligne d'alerte préliminaire au Canada?

M. GILCHRIST: Ah! oui, et elle paie pour cela.

M. NIELSEN: Cela se fait-il par voie d'un contrat, ou en vertu d'un accord conclu avec le gouvernement canadien?

M. GILCHRIST: C'est exact.

M. NIELSEN: Par conséquent, voici comment on procède le long de la côte de l'Arctique pour approvisionner les stations de la ligne d'alerte préliminaire. C'est la *Northern Transportation Company* qui le fait, avec du matériel qui lui est loué par une compagnie américaine. L'*Arctic Shipping*, qui est une compagnie privée, et qui exploite déjà dans les mêmes eaux, participe également aux opérations.

M. GILCHRIST: C'est exact. Mais, souvenez-vous de la loi. La *Northern Transportation* peut s'occuper du transport commercial pour les divers postes établis le long de l'Arctique, s'il n'y a pas d'autre moyen de transport disponible; mais, en fait, nous ne l'avons jamais fait jusqu'ici.

M. NIELSEN: Sur le Mackenzie, vous ne vous occupez pas d'aucun transport commercial le long de la côte de l'Arctique?

M. GILCHRIST: En effet, à condition qu'il y ait un autre moyen de transport disponible.

M. NIELSEN: Je vois. Mais si l'on vous demandait de le faire, et que l'*Arctic Shipping* en fût incapable, accepteriez-vous de vous occuper de ce domaine?

M. GILCHRIST: Non, nous ne nous occuperions pas de ce domaine, mais nous pourrions le faire pour répondre à cette demande en particulier. Je dois ajouter, toutefois, que nous avons déjà refusé des demandes dans ce sens de la part du ministère du Nord canadien et des Ressources naturelles et d'autres ministères.

M. FORGIE: Quand l'*Arctic Shipping Company* a-t-elle été constituée en corporation?

M. GILCHRIST: Je ne saurais vous le dire.

M. FORGIE: Est-ce une compagnie constituée en corporation?

M. GILCHRIST: Voulez-vous dire la *Northern Transportation*?

M. FORGIE: Non, je veux dire l'*Arctic*.

M. GILCHRIST: Oui, c'est une compagnie de transport public.

M. FORGIE: Qui en est propriétaire?

M. NIELSEN: Son président est Aubrey Simmons.

M. FORGIE: Cela m'est égal. M. Simmons est un citoyen du Nord canadien. La compagnie a deux ans d'existence. Je me demandais pourquoi vous posiez toutes les questions.

M. NIELSEN: J'ai une raison.

M. GILCHRIST: Elle relève de la même direction—du moins, je crois que l'*Arctic Shipping* et la *Yellowknife Transportation* relevaient de la même direction jusqu'à il y a un an environ; toutes deux relevaient du même conseil d'administration, mais de cela je n'en suis pas certain.

M. McILRAITH: Depuis combien de temps l'*Arctic Shipping* exploite-t-elle dans cette région?

M. GILCHRIST: Depuis deux ans, autant que je sache. Je crois en effet qu'elle exploite depuis deux ans, de sorte qu'elle doit entreprendre sa troisième année.

M. McILRAITH: Vous avez commencé à vous occuper de la ligne d'alerte préliminaire en 1956?

M. GILCHRIST: Non, en 1957.

M. NIELSEN: Y a-t-il eu une autre réponse à cette question?

M. GILCHRIST: Peut-être devrais-je préciser, pour ce qui est de l'année où nous avons commencé, que nous avons fait un peu de travail à l'embouchure du Mackenzie en 1956, et que nous avons pris ensuite de l'expansion dans cette région.

M. McILRAITH: Quand vous avez commencé, l'*Arctic Shipping* n'était pas dans la région?

M. GILCHRIST: Non.

M. NIELSEN: Dans les ententes que vous avez conclues en vue du ravitaillement de ces stations de la ligne d'alerte préliminaire, monsieur Gilchrist, vous est-il permis de définir les conditions du contrat?

M. GILCHRIST: Non, la chose se fait d'année en année.

M. NIELSEN: Votre contrat pourrait donc, à n'importe quel moment, être mis en adjudication, si la chose était jugée souhaitable?

M. GILCHRIST: Si l'aviation des États-Unis et le ministère des Transports jugeaient la chose souhaitable, oui.

M. NIELSEN: A propos du transport sur le Mackenzie et de la *Northern Transportation Company*, les marchandises transportées pour le compte de l'*Eldorado* le sont-elles au même prix coûtant comme c'est le cas de celles qui sont transportées par la compagnie d'aviation?

M. GILCHRIST: Ah, non! Rappelez-vous bien ceci, et c'est ce que je voudrais souligner: la *Northern Transportation Company* est une compagnie de transport public, et ses taux sont étudiés avec soin par la Commission des transports. Nous sommes soumis aux mêmes règlements qui s'appliquent à toute autre entreprise de transport public. Aux termes de ces règlements, quiconque confie du transport-marchandises à la *Northern Transportation* doit payer les taux officiels, et l'*Eldorado* paie les mêmes taux que quiconque utilise le même service. Je m'explique. En fait, comme nous fournissons une proportion considérable des recettes, c'est dire que l'*Eldorado* a contribué sensiblement au bien-être et à la stabilité financière de notre compagnie, ainsi qu'à ses bénéfices actuels.

M. NIELSEN: D'après le mémoire que vous avez soumis au comité, à sa première séance, la *Northern Transportation* transporte 70 p. 100 des marchandises autres que celles qui sont transportées par l'*Eldorado* et, je crois, 26 p. 100 de celles que transporte cette dernière.

M. GILCHRIST: Je n'ai pas les chiffres sous la main, mais je crois que c'est exact.

M. NIELSEN: On trouve ce renseignement à la page 31 du compte rendu.

M. GILCHRIST: Nous ferions mieux de vérifier ces chiffres.

M. NIELSEN: Je cite de la page 31 du compte rendu des délibérations de la première séance, qui a eu lieu le mardi 21 février et le jeudi 2 mars 1961.

M. GILCHRIST: C'est possible, mais je n'en suis pas très certain.

M. DRYSDALE: C'est tiré du compte rendu initial.

M. GILCHRIST: C'est possible, mais je ne saisis pas très bien. Pourriez-vous poser de nouveau votre question?

M. NIELSEN: Il ne s'agissait que des préliminaires de ma question. A l'alinéa 73 du compte rendu que je viens de citer, page 31, il est déclaré:

A l'heure actuelle, la compagnie transporte environ 70 p. 100 des marchandises transportées par eau sur le réseau du Mackenzie.

M. GILCHRIST: C'est exact. Rappelez-vous qu'il s'agit du total des marchandises transportées dans le bassin du Mackenzie, ce qui comprend celles qui sont transportées par les *MacInnes Fisheries*, la *Yellowknife* et ainsi de suite.

M. NIELSEN: Et le 30 p. 100 dont s'occupent d'autres compagnies que la *Northern Transportation Company*, est transporté par d'autres compagnies de transport?

M. GILCHRIST: C'est exact.

M. NIELSEN: De sorte que la *Northern Transportation Company* transporte 74 p. 100 de ses marchandises pour des expéditeurs autres que l'*Eldorado*?

M. GILCHRIST: C'est exact.

M. NIELSEN: Pourriez-vous nous dire quelle proportion de ce 74 p. 100 est imputable à des marchandises de l'État?

M. GILCHRIST: Certainement.

M. NIELSEN: Pour rester dans le cadre de cette question, diriez-vous que 74 p. 100 des marchandises sont en grande partie des marchandises de l'État?

M. GILCHRIST: Non, je ne le crois pas. J'aimerais vérifier ces chiffres. Nous pouvons vous les obtenir, mais je ne voudrais rien affirmer pour l'instant.

M. NIELSEN: Je reviendrai à cette question à la prochaine séance. Mais en voici une autre qui est très pertinente. Lorsque la *Northern Transportation Company* transporte des marchandises de l'État, est-ce parce que cette compagnie a été choisie comme entreprise de transport par les divers ministères qui ont des marchandises à faire transporter sur ce réseau, ou bien est-ce que ce contrat est mis en adjudication, de manière que la *Yellowknife Transportation* puisse également présenter une soumission?

M. GILCHRIST: Ce n'est pas une question d'adjudication, puisque nos taux sont publiés.

M. NIELSEN: Les taux des lignes aériennes le sont aussi, mais dans leur cas on peut procéder par adjudication, comme on peut le faire aussi dans votre cas, je crois.

M. GILCHRIST: Dans le cas qui nous occupe, nous n'avons pas procédé par adjudication. Je sais que la *Yellowknife* transporte une certaine quantité de

marchandises de l'État, et nous en transportons nous-mêmes une certaine partie. Il faut alors qu'il y ait des charges convenues.

M. NIELSEN: A votre connaissance, il n'y a donc jamais eu d'appel d'offres pour le transport de marchandises de l'État?

M. GILCHRIST: Autant que je sache, non.

M. DRYSDALE: Pourriez-vous me donner des éclaircissements sur ceci. Dans votre bilan, par exemple, on note l'inscription suivante à propos de la *Northern Transportation*:

Moins: Provision accumulée au titre de la dépréciation, \$9,934,730.

S'agit-il uniquement d'une inscription de comptabilité indiquant le montant de la dépréciation même qui s'est produite, ou y a-t-il une réserve quelque part en prévision de cela?

M. GILCHRIST: Il s'agit d'un montant renouvelable que nous nous imputons à nous-mêmes, et il faut qu'il soit investi de nouveau pour former ce total des dépenses qui est de \$12,327,390. Si vous jetez un coup d'œil sur l'actif courant, où nous devons tout inscrire, vous verrez que nous avons un capital de roulement d'environ 3 millions de dollars.

M. DRYSDALE: Personnellement, j'aimerais avoir cet éclaircissement. Il s'agit bien, avant tout, d'une inscription de comptabilité?

M. GILCHRIST: En effet.

M. DRYSDALE: Est-ce que la dépréciation pour les trois compagnies s'élève à 10 p. 100 brut?

M. GILCHRIST: Non, non.

M. DRYSDALE: Pour celle-ci, est-elle de 10 p. 100 brut?

M. GILCHRIST: Non, pas tout à fait. Dans le cas des installations portuaires, il y a une différence; en effet, la dépréciation, ici, est de 5 p. 100 sur une période de vingt ans. Dans le cas qui nous occupe, il s'agit des immeubles, des réservoirs d'huile et autres choses du même genre.

M. DRYSDALE: Avez-vous un budget pour 1961?

M. GILCHRIST: Oui, nous en avons un.

M. DRYSDALE: Croyez-vous qu'il vous serait possible de nous le laisser voir?

M. GILCHRIST: Oui, nous pourrions peut-être le déposer. Je vais m'en informer.

M. BALDWIN: La *Northern Transportation Company Limited* a-t-elle quelque chose à voir à l'huile qui est transportée de Norman Wells, à partir de Yellowknife jusqu'à la région du Grand lac des Esclaves, ou en transporte-t-elle une partie?

M. GILCHRIST: Oui, nous en transportons une partie.

M. NIELSEN: A l'alinéa 76 du compte rendu, vous dites:

Le total de nos capitaux d'immobilisations s'établit à 12.5 millions de dollars, lequel total a été financé complètement sans emprunt.

Le comité peut donc en conclure, je présume, que tout ce matériel a été financé grâce à des bénéfices?

M. GILCHRIST: C'est exact.

M. NIELSEN: Puis, en annexe au bilan de l'*Eldorado Mining and Refining Limited*, on note sous la rubrique des investissements et des prêts:

Investissements dans des filiales lui appartenant complètement, ainsi que prêts auxdites filiales, au prix coûtant, (1960) \$294,198.00.

Il s'agit d'un prêt à l'*Eldorado Aviation Company Limited*, n'est-ce pas?

M. GILCHRIST: C'est exact. Ne confondez-vous pas notre investissement avec notre prêt? En effet, nous avons un investissement qui fait partie du capital initial d'établissement de la compagnie. Il fallait attribuer une certaine valeur aux actions, vous comprenez.

M. NIELSEN: C'est pourquoi je vous ai posé cette question au début.

M. GILCHRIST: Pourriez-vous formuler de nouveau votre question afin que je la saisisse exactement?

M. NIELSEN: A quelle fin ont été achetées les actions constituant l'actif initial? A combien étaient-elles évaluées?

M. GILCHRIST: Je devrai vérifier cela mais, autant que je sache, elles ont été considérées comme un actif de la compagnie. Pour ce qui est de leur valeur, ou de la valeur attribuée à l'actif total de la compagnie, je n'en sais rien. Je vais m'informer.

M. NIELSEN: J'aimerais que vous m'expliquiez quelque chose. Dans l'appendice B du rapport général où figure l'organigramme de la compagnie, page 35 des procès-verbaux et témoignages, on note que l'*Eldorado Aviation* relève directement du président de l'*Eldorado Mining and Refining Limited*, alors que la *Northern Transportation Company Limited* relève du vice-président chargé de l'exploitation et de l'exploration minière de la compagnie-mère.

M. GILCHRIST: C'est exact.

M. NIELSEN: Comment expliquez-vous cela, du point de vue administratif?

M. GILCHRIST: Ce n'est qu'à la fin de l'année dernière que le vice-président est devenu responsable de la *Northern Transportation Company*; en fait, un mois après la fermeture de Port-Radium, et sa responsabilité pourrait englober, —ou du moins il a eu le temps d'englober dans ses attributions—l'administration de la *Northern Transportation Company Limited*. On a jugé préférable, à l'époque, de laisser l'*Eldorado Aviation* sous la responsabilité directe du président de l'*Eldorado Mining and Refining*, plutôt que d'ajouter un nouveau fardeau.

M. NIELSEN: C'est la seule raison du remaniement de l'organisation?

M. GILCHRIST: Oui.

M. NIELSEN: A part vous et M. Caywood, il n'y a pas d'autre membre du conseil exécutif de l'une ou l'autre filiale qui siège au conseil d'administration de la compagnie-mère?

M. GILCHRIST: Non. M. Caywood non plus, d'ailleurs.

M. NIELSEN: Ah, non?

Le PRÉSIDENT: Je vois ici un poste de \$22,322 au titre de subventions tenant lieu de taxes municipales. Pourriez-vous nous fournir plus de détails à ce propos?

M. GILCHRIST: Oui. Comme vous le savez, les compagnies de la Couronne ne sont pas tenues de payer des taxes municipales. D'autre part, nous utilisons nombre de services assurés par la municipalité où nous exploitons. Nous avons donc adopté la coutume de payer ce qui serait normalement exigé de nous, ou ce qui serait le montant normal de nos taxes si nous étions tenus de payer des taxes municipales.

M. BRUNSDEN: Autrement dit, il s'agit plus ou moins d'une taxe de service public plutôt que d'une taxe foncière?

M. GILCHRIST: C'est une taxe foncière, mais nous ne l'appelons pas ainsi. Mais c'est bien une taxe foncière.

M. BRUNSDEN: Vous versez ce montant pour tenir lieu d'une taxe?

M. GILCHRIST: Plutôt que d'appeler ce montant une taxe, nous l'appelons "subvention tenant lieu de taxe".

M. BRUNSDEN: Au titre de services d'utilité publique?

M. GILCHRIST: C'est exact.

Le PRÉSIDENT: En réalité, en tant que compagnie de la Couronne, vous êtes tenus de payer un certain montant pour tenir lieu de la taxe.

M. FORGIE: Je crois que c'est obligatoire.

M. GILCHRIST: Oui, je le crois.

Le PRÉSIDENT: Je crois que cette obligation a été imposée en 1949.

M. McILRAITH: Il y a ici une autre affaire compliquée à propos des territoires du Nord-Ouest.

Le PRÉSIDENT: Pouvez-vous nous dire quelles sont les municipalités qui en bénéficient?

M. GILCHRIST: Vous parlez toujours de la *Northern Transportation Company*?

Le PRÉSIDENT: Oui. Vous dites qu'il s'agit d'une taxe foncière. Elle s'appliquerait, je suppose, au terrain et aux immeubles.

M. GILCHRIST: Oui, au terrain et aux immeubles.

Le PRÉSIDENT: A divers endroits dans les territoires du Nord-Ouest?

M. GILCHRIST: Et en Alberta.

Le PRÉSIDENT: Et en Alberta.

M. BRUNSDEN: Pour ce qui est des services d'utilité publique, à quels services en particulier ces subventions s'appliqueraient-elles? Il pourrait, par exemple, n'y avoir aucun système d'égout, aucune énergie?

M. GILCHRIST: Oui, nous avons un système d'égout. Nous en avons un présentement à Inuvik et à Fort Smith.

Le PRÉSIDENT: En répondant, pourriez-vous nous dire quelle est l'évaluation municipale qui s'applique à ces propriétés, en distinguant entre terrains et immeubles?

M. GILCHRIST: Je ne suis pas très certain si nous pouvons vous fournir les chiffres là-dessus, mais nous ferons de notre mieux.

Le PRÉSIDENT: La taxe doit se fonder sur une certaine évaluation. Or, comme vous versez une subvention au lieu d'une taxe, vous devez donc vous fonder sur un certain barème.

M. NIELSEN: La *Northern Transportation* transporte-t-elle des voyageurs qui paient le prix de leur passage?

M. GILCHRIST: Aucun.

M. NIELSEN: Y a-t-il déjà eu des griefs à propos des taux soumis à la Commission des transports, en ce qui concerne vos opérations?

M. GILCHRIST: Pas depuis que je suis là. Je ne saurais répondre de ce qui s'est passé avant mon temps.

M. NIELSEN: A la page 88 du premier procès-verbal de nos délibérations, on lit ce qui suit:

Du point de vue tant de l'expéditeur que du transporteur, un avantage évident est l'existence d'un tribunal devant lequel tous griefs relatifs aux taux peuvent être débattus et réglés.

Est-ce que ce tribunal dont vous parlez, dans ce sens-là, est bien la Commission des transports?

M. GILCHRIST: En effet.

M. NIELSEN: Êtes-vous au courant de la méthode d'expédition au moyen de récipients, dont on se sert sur la route de White Pass au Yukon, le long du littoral de la Colombie-Britannique, par Skagway jusqu'à Whitehorse, par rail?

M. GILCHRIST: Je crois que nous avons l'équivalent avec ce que nous appelons les «paillasses».

M. NIELSEN: J'allais précisément vous suggérer de songer peut-être à renoncer à l'expédition au moyen de paillasses afin d'adopter l'expédition au moyen de récipients. Ce sont deux choses tout à fait différentes.

M. GILCHRIST: Nous n'avons pas considéré la chose. Je ne suis pas trop sûr qu'il y aurait quelque avantage à changer, vu le genre particulier de transport que nous faisons. Nous surveillons constamment ces choses-là, et je crois que nous avons étudié ce problème en particulier, mais je devrai vérifier si un rapport spécial a été soumis au directeur général à ce propos.

M. NIELSEN: Au dernier alinéa de la même page, on note que le volume est lié essentiellement à l'exploitation efficace et économique de toute entreprise de transport. Vous conviendrez, j'en suis sûr, que cette condition s'appliquerait également aux Lignes aériennes du Pacifique, à la *Yellowknife Transportation* et à l'*Arctic Transportation*.

M. GILCHRIST: Je crois que cette condition s'appliquerait en général à presque toutes les entreprises de transport. Il est certain que le volume est extrêmement important pour n'importe quelle compagnie de transport.

M. NIELSEN: Tiendrait-il à une décision de principe de l'*Eldorado Mining and Refining Limited* que la *Northern Transportation Company* poursuive ses opérations ou renonce à ce domaine en faveur de l'entreprise privée?

M. GILCHRIST: Pourriez-vous répéter cette question?

M. NIELSEN: Serait-ce une décision du ressort de l'*Eldorado Mining and Refining Limited*, c'est-à-dire la compagnie dont vous êtes le président, que d'enjoindre à la *Northern Transportation Company* de renoncer au domaine du transport en faveur de l'entreprise privée?

M. GILCHRIST: Toute décision d'une telle portée, ou du moins toute décision de ce genre qui entraînerait des résultats très marqués en ce qui concerne le bassin du Mackenzie, devrait être discutée avec le gouvernement avant que toute mesure ne soit prise. Rappelez-vous que le gouvernement est notre propriétaire.

M. NIELSEN: Ce n'est pas tout à fait ma question. Le conseil d'administration de l'*Eldorado Mining* est-il autorisé à prendre une telle décision, ou s'agit-il en l'occurrence d'une décision de principe relevant du gouvernement, d'une décision du gouvernement?

M. GILCHRIST: Eh bien, je crois avoir répondu à cette question, à savoir que tout ce qui pourrait influencer sur l'économie du bassin du Mackenzie, comme ce serait le cas si la *Northern Transportation* changeait de propriétaire, serait automatiquement discuté avec le propriétaire actuel, c'est-à-dire le gouvernement.

M. McILRAITH: A ce propos, précisément...

M. NIELSEN: J'ai une autre question à poser.

M. McILRAITH: J'invoque le Règlement. J'ai l'impression que ce qu'on demande relève de la politique du gouvernement, à savoir si cette entreprise doit appartenir à l'État ou à l'entreprise privée. Or, j'ai l'impression qu'il ne convient pas de poser pareille question à un employé d'une entreprise appartenant à l'État.

M. NIELSEN: Je ne lui demande pas du tout son avis. Ce que je lui demande, c'est si le conseil d'administration a le pouvoir de prendre une telle décision.

Le PRÉSIDENT: A mon avis, cette question est tout à fait conforme au Règlement.

M. GILCHRIST: Les pouvoirs du conseil d'administration sont identiques à ceux d'un conseil d'administration de n'importe quelle autre compagnie, en ce sens que lorsqu'il s'agit de vendre une partie importante ou un actif important de la compagnie, il faut d'abord consulter les actionnaires.

M. NIELSEN: Je n'ai pas encore eu de réponse à ma question.

M. FORGIE: Les actionnaires, c'est le gouvernement.

M. NIELSEN: Le conseil d'administration de l'*Eldorado Mining and Refining Limited* peut-il décider de ne plus s'occuper du transport par eau? Peut-il décider cela de lui-même, ou doit-il consulter le gouvernement?

M. GILCHRIST: Voici comment je répondrai à cette question. Le fait pour le conseil d'administration de décider de se retirer du domaine du transport représenterait une mesure importante. Ce serait une mesure importante pour ce qui est de l'actif de la compagnie, et l'on ne saurait, en aucune circonstance, prendre une mesure de cette nature sans d'abord consulter les actionnaires de la compagnie.

M. FORGIE: Voilà la réponse.

M. NIELSEN: Ce n'est pas du tout la réponse, car je me suis limité à l'interprétation des pouvoirs du conseil d'administration. Je ne fais que poser à M. Gilchrist une question directe à laquelle il pourrait répondre, j'en suis sûr, par un «oui» ou un «non». Le conseil d'administration de l'*Eldorado Mining and Refining Limited* a-t-il le pouvoir de décider de liquider la *Northern Transportation*?

M. FORGIE: Il a répondu très nettement que c'est là une question qui intéresse les actionnaires. C'est bien ce qu'il a dit.

M. DRYSDALE: La Commission des transports a-t-elle droit de regard sur votre compagnie, en tant qu'entreprise de transport public, pour ce qui est de suspendre votre service et, pendant que vous y êtes...

M. GILCHRIST: Je puis répondre à cela très simplement. Elle a le même droit de regard sur notre compagnie que sur toute autre entreprise de transport public.

M. DRYSDALE: Alors, faudrait-il que vous vous adressiez à elle pour obtenir la permission d'abandonner l'un ou l'autre de vos services?

M. GILCHRIST: Certainement.

M. MCILRAITH: C'est dans la loi sur les compagnies.

M. DRYSDALE: Et, en tant que question d'intérêt public, avez-vous l'intention d'acquérir quelque ligne ou entreprise de camionnage afin de faire la concurrence à l'industrie actuelle du camionnage et, deuxièmement, avez-vous le pouvoir, en vertu des modalités d'incorporation de la *Northern Transportation Company Limited* d'acquérir d'autres lignes de camionnage pour entrer dans le jeu de la concurrence? Ce serait quelque peu analogue à la situation du National-Canadien qui est en voie d'acquérir un très grand nombre de lignes de camionnage pour entrer dans le jeu de la concurrence.

M. GILCHRIST: Si nous décidions de nous lancer dans le camionnage et d'acquérir des lignes de camionnage, il faudrait que nous en discutions au conseil, et c'est là que nous déciderions si c'est, oui ou non, la meilleure chose à faire.

M. DRYSDALE: Mais à l'heure actuelle...

M. MCILRAITH: Laissez au témoin le temps de terminer sa réponse. Monsieur le président, je demande que le témoin soit autorisé à terminer sa réponse. Il a été interrompu.

M. GILCHRIST: Je disais donc qu'avant de prendre une mesure de cette envergure il nous faudrait encore une fois consulter les actionnaires.

M. DRYSDALE: Songe-t-on présentement à recommander que vous entriez en concurrence avec les lignes de camionnage qui nuisent à vos affaires?

M. GILCHRIST: Non, la question n'est pas à l'étude.

M. DRYSDALE: La situation actuelle serait donc que vous accepteriez de faire face à la concurrence du camionnage, tout en essayant de la déjouer avec les moyens dont vous disposez, retranchant des services, au besoin, plutôt que de faire comme le National-Canadien?

M. FORGIE: Vingt-six ans trop tard.

M. GILCHRIST: C'est notre plan à l'heure actuelle, à cet égard. Nous n'avons pas étudié la question en détail au conseil, car notre ligne de conduite a toujours été de nous en tenir au transport par eau, et la *Northern Transportation* ne s'occupe pas d'autres méthodes de transport des marchandises.

M. FORGIE: Si la situation s'aggrave à cet égard, alors vous songeriez naturellement à étudier l'opportunité d'entrer en concurrence avec ces lignes de camionnage?

M. DRYSDALE: Qu'entendez-vous par «aggravation de la situation»?

M. FORGIE: Je veux dire la situation devenant plus sombre. Je veux dire que la vôtre s'assombrit de plus en plus chaque jour, tout comme la mienne.

M. GILCHRIST: Permettez-moi de faire une déclaration d'ordre général, à ce stade-ci. J'estime qu'avant très longtemps—en fait, la chose s'impose depuis longtemps—tout le problème du transport des marchandises et des voyageurs dans le bassin du Mackenzie et dans l'Arctique occidental devra faire l'objet d'une étude détaillée, de laquelle pourra découler un plan.

M. DRYSDALE: Recommandez-vous qu'une telle étude soit entreprise, ou est-ce que votre organisation a le pouvoir de l'entreprendre?

M. GILCHRIST: Nous avons déjà procédé à certaines études, mais il nous faudrait les pousser plus à fond. Autrement dit, d'ici un an ou dix-huit mois, nous devons considérer l'avenir de la *Northern Transportation*, et avec grand soin.

M. DRYSDALE: Il faudrait que le comité considère la question de savoir si nous devrions, oui ou non, faire une telle recommandation.

M. GILCHRIST: Je dirai, ici, que le problème du transport dans le bassin du Mackenzie comporte beaucoup plus que l'avenir de la *Northern Transportation*.

M. NIELSEN: Ou simplement le transport par eau.

M. GILCHRIST: Ah, oui!

M. NIELSEN: Dans les études que vous avez faites jusqu'ici—et vous dites que vous en avez faites quelques-unes—

M. GILCHRIST: Oui, mais il s'agissait d'études plus spécialisées, portant sur ce que nous devons faire dans tel ou tel domaine. Nous n'avons pas vraiment abordé le problème dans son ensemble.

M. NIELSEN: Mais dans les études que vous avez faites jusqu'ici, avez-vous cherché à évaluer l'aptitude d'autres entreprises de transport public à absorber le tonnage actuel que transporte la *Northern Transportation Company*?

M. GILCHRIST: Non.

M. NIELSEN: Pensez-vous que dans les études que vous ferez à l'avenir, vous songerez à cet aspect-là?

M. GILCHRIST: C'est possible.

M. NIELSEN: Croyez-vous que ce serait souhaitable?

M. GILCHRIST: Tout dépend des objectifs que vous visez.

M. NIELSEN: Quels sont donc les objectifs de la *Northern Transportation* à cet égard?

M. GILCHRIST: Assurer le service le plus efficace possible, dans les limites de notre sphère d'activité.

M. BEST: Monsieur le président, M. Gilchrist a mentionné certaines études. Proposerait-il que quelque autre organisme, non lié directement peut-être à ce domaine—le gouvernement, par exemple—procède à une étude du problème général du transport?

M. GILCHRIST: C'est ce que j'ai donné à entendre.

M. BEST: Estimez-vous que ce serait sage de le faire d'ici un an environ?

M. GILCHRIST: Le problème du transport dans le Nord canadien et—en ce qui concerne la question ici à l'étude—d'un bout à l'autre du pays, évolue. Ce que nous faisons aujourd'hui avec l'avion, avec le camion, même dans le Nord, diffère totalement de ce que nous pouvions faire il y a quinze ans. A l'heure actuelle, nous pouvons transporter sur une barge jusqu'à six ou sept cents tonnes de marchandises; quand nous pouvions en transporter 200, il y a quinze ans, nous croyions faire très bien. Le transport, dans tous ses aspects, évolue constamment, et je crois que ces changements, ainsi que les nouvelles caractéristiques de l'avion, du camion, et ainsi de suite, doivent faire l'objet d'une étude constante, dans la mesure où ils s'appliquent au problème du transport dans le Nord. Si l'on faisait cela, je crois qu'on aboutirait à des résultats étonnants.

L'autre point dont il faudrait tenir compte, je crois, est le rapport qui existe entre les investissements et leur rendement. Il faudrait étudier cela très attentivement, car la difficulté que nous avons connue jusqu'ici, à propos du transport dans le Nord, est liée au rendement, ou au montant de revenu que nous pouvons réaliser avec les investissements qu'a nécessité l'acquisition du matériel requis.

M. BEST: Vous voulez dire que c'est une entreprise qui comporte pas mal de risques?

M. GILCHRIST: Eh bien, il est tout simplement douteux qu'on puisse obtenir un rendement suffisant avec un matériel qui, en retour, nécessite un investissement très considérable. La *Northern Transportation* est en affaires depuis 1933, et elle n'a jamais payé de dividendes.

M. BEST: Mais n'était-ce pas là une question de principe?

M. GILCHRIST: C'est que nous n'avons pas accumulé suffisamment d'argent pour pouvoir le faire.

M. NIELSEN: Vous venez juste de dire que vous avez supprimé complètement de vos livres un investissement de 12.5 millions de dollars, de sorte que le rendement doit être considérable.

M. GILCHRIST: Le fait de supprimer de nos livres un montant au titre du matériel ne signifie pas une réduction du capital, et quiconque se lance en affaires fera faillite à moins de récupérer sa mise de fonds, plus un intérêt sur son capital investi.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous une question à poser, monsieur Brunsten?

M. BRUNSDEN: J'aimerais poser une question bien précise à M. Gilchrist à propos du transport aérien. Compte tenu des taux extrêmement bas, comparativement à ceux de l'autre entreprise de transport qui est en concurrence avec vous, et admettant qu'on n'ait peut-être formulé aucune protestation contre ces taux, y a-t-il eu quelque résistance ou grognement de la part de cette autre entreprise? Sinon, pourquoi?

M. GILCHRIST: A quel propos?

M. BRUNSDEN: Vous avez cité certains chiffres indiquant que la *Northern Transportation* agit en qualité d'entreprise de transport public, à un coût de beaucoup inférieur par unité.

M. GILCHRIST: Non, je donnais lecture de la réponse à une question concernant l'*Eldorado Aviation*.

M. BRUNSDEN: C'est exact.

M. GILCHRIST: Et, c'est à propos de l'*Eldorado Aviation* et non de la *Northern Transportation*. Vous voyez, les taux publiés sont communs à toutes les entreprises de transport public.

M. BRUNSDEN: Pourrions-nous appliquer la question à l'*Eldorado*?

Comment se fait-il qu'une entreprise qui est en concurrence avec vous, et qui n'obtient qu'une fraction des affaires, ne se plaigne pas? Si vous avez le plus fort volume des affaires et le plus fort revenu, comment l'autre peut-il vivre?

M. GILCHRIST: L'*Eldorado Aviation*, voyez-vous, n'est pas une entreprise de transport public. Je crois que vous confondez l'*Eldorado Aviation* avec la *Northern Transportation*.

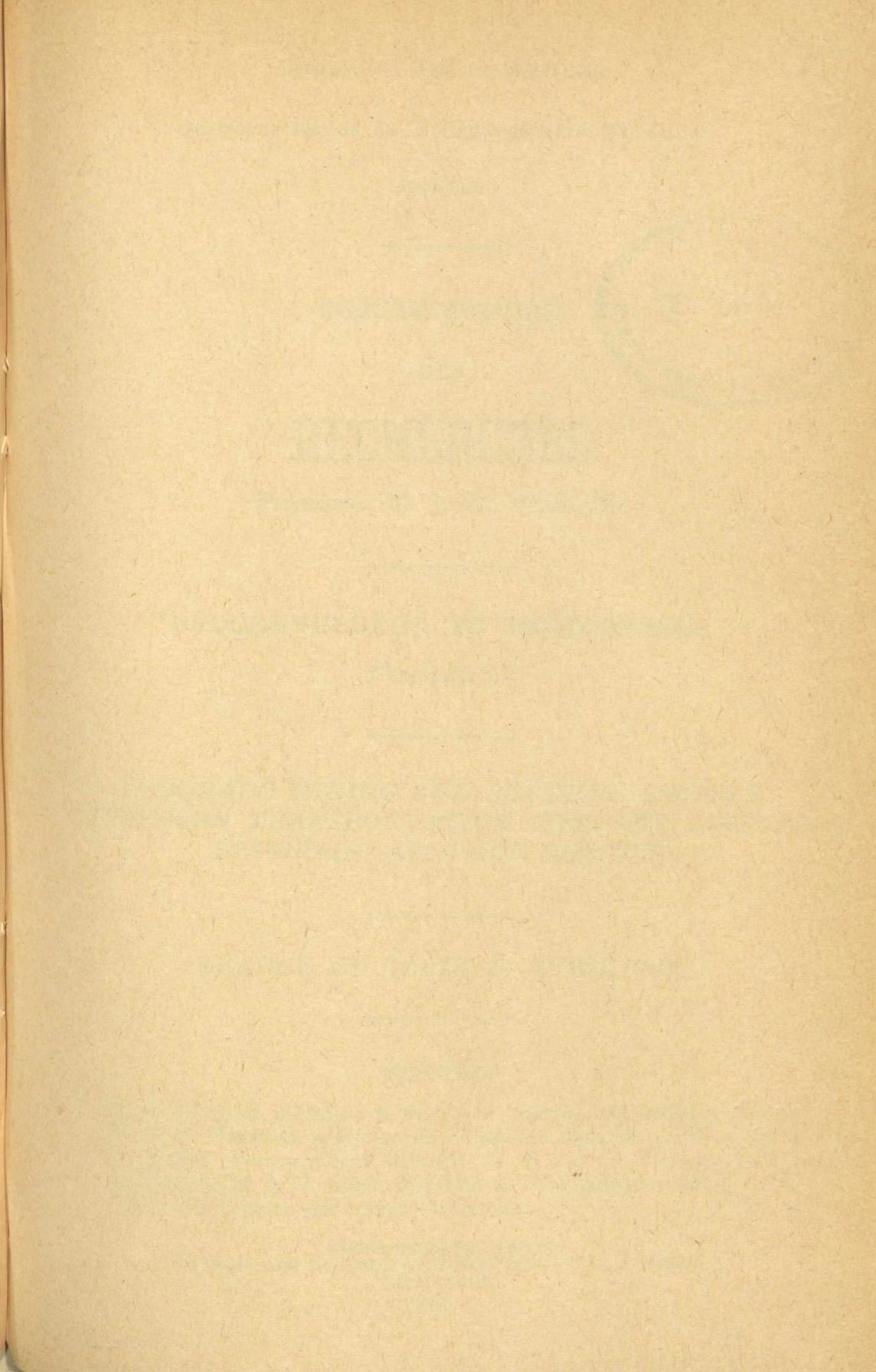
M. BRUNSDEN: Oui, il y a un instant.

M. GILCHRIST: Ce sont deux choses différentes.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

M. DRYSDALE: Je propose l'ajournement.

Le PRÉSIDENT: Si les membres du comité du programme n'y voient pas d'objection, pourrions-nous nous réunir dès l'ajournement de la présente séance? Si nous pouvions le faire dès maintenant, nous n'aurions pas à le faire à 2 heures. Cela vous convient-il?



CHAMBRE DES COMMUNES

Quatrième session de la vingt-quatrième législature

1960-1961

COMITÉ SPÉCIAL

DES

RECHERCHES

Président: M. J. W. MURPHY



PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 11

ELDORADO MINING AND REFINING LIMITED
NORTHERN TRANSPORTATION COMPANY LIMITED
ELDORADO AVIATION LIMITED

SÉANCE DU JEUDI 20 AVRIL 1961

TÉMOINS:

M. W. M. Gilchrist, président de l'*Eldorado Mining and Refining Limited*;
M. A. B. Caywood, président de l'*Eldorado Aviation Limited*; M. W.
R. Harris, vice-président exécutif de la *Pacific Western Airlines*
Limited; et M. J. W. Green, directeur de l'économique et de la comptabilité, Commission des transports aériens.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1961

24966-4-1

COMITÉ SPÉCIAL DES RECHERCHES

Président: M. J. W. Murphy

Vice-président: M. C. A. Best

et MM.

Aiken
*Baldwin
Batten
Bissonnette
Bourget
Brunsdén

Coates
Drysdale
Dumas
Forgie
Godin
Martel

McIlraith
Nielsen
Payne
Pitman
Robinson
Stewart

Le secrétaire du Comité,

J. E. O'Connor.

*Est remplacé par M. Slogan le mercredi 19 avril 1961.

ORDRE DE RENVOI

Il est ordonné—Que le nom de M. Slogan soit substitué à celui de M. Baldwin sur la liste des membres dudit Comité.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
LÉON-J. RAYMOND.

PROCÈS-VERBAL

JEUDI 20 avril 1961
(12)

Le Comité spécial de la recherche se réunit à 10h.05 du matin, sous la présidence de M. J. W. Murphy, président.

Présents: MM. Batten, Best, Bissonnette, Brunsdén, Drysdale, Forgie, Godin, McIlraith, Martel, Murphy, Nielsen, Payne, Pitman, Robinson, Slogan et Stewart—16.

Aussi présents: De l'Eldorado Mining and Refining Limited: M. W. M. Gilchrist, président, et M. R. C. Powell, secrétaire; M. A. B. Caywood, président de l'Eldorado Aviation Limited; M. W. R. Harris, vice-président exécutif de Pacific Western Airlines Limited, et M. J. W. Green, directeur de l'économie et de la comptabilité de la Commission des transports aériens.

Le président annonce aux membres du Comité qu'à une réunion du sous-comité de l'ordre du jour et de la procédure il a été provisoirement convenu que le Comité visitera les installations de l'Atomic Energy of Canada Limited à Chalk River (Ontario) au cours de la première semaine de mai.

Le président ajoute qu'il a été convenu au sous-comité d'inviter le président de la Commission des transports aériens et M. K. J. Springer, président des Pacific Western Airlines Limited, à comparaître devant le Comité.

Sur une motion de MM. Nielsen et Drysdale,

Il est décidé,—Que M. K. J. Springer, ou son représentant, et M. P. Y. Davoud, ou une personne nommée par lui, soient convoqués devant le Comité.

M. Gilchrist consigne au compte rendu les réponses à des questions posées à une séance antérieure du Comité.

Sur une motion de MM. Nielsen et Drysdale,

Il est décidé,—Que M. Earl Harcourt, président de la Yellowknife Transportation Company, soit convoqué à la séance de mardi 25 avril 1961.

M. Harris est interrogé sur l'activité des Pacific Western Airlines Limited, sur la concurrence qui existe entre cette société et l'Eldorado Aviation Limited, sur les parcours desservis par les deux sociétés et sur les offres de la P.W.A. d'acheter l'Eldorado Aviation Limited.

MM. Caywood et Gilchrist sont interrogés sur l'emploi d'un hélicoptère pour les travaux d'exploration de l'Eldorado Aviation, sur l'état des avions et sur l'activité présente et les plans d'avenir de la société.

M. Green répond à des questions au sujet de la licence accordée à l'Eldorado Aviation et dépose en vue de sa reproduction en appendice au compte rendu de la séance de ce jour copie de la décision de la Commission des transports aériens au sujet de la demande de licence de l'Eldorado Aviation Limited.
(Voir appendice A)

M. Gilchrist dépose copie des ententes conclues entre l'Eldorado Aviation Limited et la Northern Transportation Company Limited et entre l'Eldorado Aviation Limited et l'Eldorado Mining and Refining Limited, déposées auprès de la Commission des transports aériens. (Voir appendice B.)

MM. Caywood, Gilchrist, Harris et Green sont de nouveau interrogés au sujet de l'offre de la P.W.A. d'acheter l'Eldorado Aviation Limited.

Il est convenu,— Que le Comité se réunira de nouveau le lundi 24 avril à 10 heures du matin afin de continuer l'interrogatoire des témoins.

A midi et dix minutes, le Comité s'ajourne à 10 heures du matin le lundi 24 avril 1961.

Le secrétaire du Comité,
J. E. O'Connor.

TÉMOIGNAGES

JEUDI 20 avril 1961

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons quorum et déjà nous sommes cinq minutes en retard. Je désire tout d'abord vous annoncer que le sous-comité a tenu une réunion mardi dernier et étudié la question du voyage à Chalk River. Il semble que celui-ci aura lieu au cours de la première semaine de mai. Nous présenterons un bref rapport à la Chambre afin de faire approuver la tenue de cette réunion à Chalk River.

Il a été convenu d'inviter le président de la Commission des transports aériens ou une personne nommée par lui, et M. Springer, président des Pacific Western Airlines, à assister à l'assemblée d'aujourd'hui. D'aucuns ont mentionné que peut-être certains membres aimeraient entendre d'autres personnes. Je signale cette remarque au cas où vous songeriez à quelqu'un.

M. McILRAITH: A quel propos?

Le PRÉSIDENT: A propos de l'énergie atomique.

M. ROBINSON: Je crois que le président, M. Gray, doit comparaître.

M. NIELSEN: Sauf erreur, il est habituel de présenter une motion en bonne et due forme. Je propose donc que M. Caywood, ainsi que M. Springer, ou une personne désignée par ce dernier, et M. Davoud, de la Commission des transports aériens, ou une personne qu'il pourra choisir, comparaissent comme témoins devant le Comité.

M. DRYSDALE: J'appuie M. Nielsen.

(La motion est adoptée.)

M. McILRAITH: Avant que nous abordions un autre sujet, je désire faire une mise au point. Je viens juste de voir un exemplaire d'une partie des témoignages de la dernière réunion. En abordant cette même question au tout début de la séance de la semaine dernière, M. Nielsen a demandé, d'après le compte rendu que le président de la Commission des transports aériens et le président des Pacific airlines soient convoqués.

Puis je lis ce qui suit:

M. McILRAITH: Je demande que cette question soit réservée, etc. Ces paroles me sont attribuées par erreur. Par exception, je n'ai rien eu à dire à ce moment-là. Ce doit être les paroles d'un autre.

Le PRÉSIDENT: Très bien. Nous avons avec nous ce matin, outre M. Gilchrist, M. Caywood qui, comme vous le savez, du moins pour la plupart, a été malade mais est revenu ce matin à la demande du Comité. Nous avons aussi M. W. R. Harris, vice-président exécutif des Pacific Western Airlines Limited, et M. J. W. Green, directeur de l'économie et de la comptabilité à la Commission des transports aériens.

M. NIELSEN: M. Green est ici également?

Le PRÉSIDENT: Oui. Avant d'entendre ces témoins, peut-être aimeriez-vous obtenir de M. Gilchrist des réponses aux questions que vous avez posées à la dernière réunion.

M. McILRAITH: Monsieur le président, j'aurais un mot à dire à ce sujet. On vient tout juste de nous remettre le compte rendu des témoignages de la séance du jeudi 13 avril. Je note un passage où, après avoir questionné M. Gilchrist et obtenu des réponses à des questions antérieures, j'ai voulu obtenir des renseignements au sujet des lettres d'intention et d'acceptation et de l'accord définitif.

Nous avons ensuite discuté pour savoir si la chose était possible ou non et, après quelques moments de discussion, M. Gilchrist a déclaré, je crois «Je prends note de la question», puis il a continué en disant qu'il n'avait pas le dossier sous la main. A la séance de la semaine dernière, bien qu'il n'en soit pas question dans le compte rendu de la dernière assemblée, on a donné une réponse dans laquelle on faisait allusion à une certaine communication antérieure aux lettres d'intention et d'acceptation, antérieure à la correspondance à ce sujet. Vous noterez que cette question, celle que j'ai posée, demeure sans réponse et j'aimerais savoir si nous recevrons cette réponse aujourd'hui, ou quand nous pouvons espérer la recevoir.

M. GILCHRIST: Je crois que la réponse se divise en deux parties. N'ai-je pas dit, dans la dernière partie, qu'un rapport au sujet des négociations en cours a été soumis à M. Churchill qui, à son tour, a fait une déclaration à la Chambre le 1^{er} février 1958?

Le PRÉSIDENT: Voilà la réponse.

M. McILRAITH: Je n'en ai pas le texte sous la main.

M. GILCHRIST: Elle était en deux parties.

M. McILRAITH: La question était très précise et très explicite. Il s'agissait de la date à laquelle l'accord ou le contrat final a été communiqué au gouvernement. Je ne trouve le document nulle part, il n'est pas au compte rendu, de sorte que je ne puis savoir ce qu'il contient.

M. GILCHRIST: Je puis bien lire de nouveau la réponse à la première question, si vous le désirez.

M. McILRAITH: Voulez-vous me dire tout d'abord si cette réponse s'applique bien à la question en cause?

M. GILCHRIST: La question à laquelle je répondais est celle-ci:

Ce que je demande est la date à laquelle l'Eldorado a communiqué au gouvernement le renseignement ou le contrat. On a parlé à la Chambre des communes d'une lettre du 26 juin 1957, mais on n'y voit pas qui, dans le gouvernement, l'Eldorado a informé de ce contrat. Est-ce possible de le savoir? Avez-vous ce renseignement sous la main?

M. McILRAITH: Cette question se trouve à la même page, fascicule 9, mais à un autre endroit. Voici maintenant ce que je voudrais savoir: Puis-je obtenir une réponse à cette question antérieure telle qu'elle a été posée exactement?

M. GILCHRIST: Je prends note de cette question. Je verrai ce que je puis faire, si je puis obtenir le renseignement, et si je puis le déposer.

M. McILRAITH: Merci.

Le PRÉSIDENT: Au sujet du compte rendu de la séance du 13 avril (c'était peut-être plutôt celui de la réunion précédente), je tiens à rappeler que j'ai écrit à tous les membres du Comité leur disant qu'à cause de certaines modifications du texte et de la substance, j'avais demandé au greffier de faire imprimer le compte rendu selon le texte du sténographe.

M. McILRAITH: Sauf erreur, monsieur le président,—vous pourrez vérifier,—il s'agissait du compte rendu d'une autre séance.

Le PRÉSIDENT: Je pense en effet que c'était celui de la séance antérieure. Oui, le greffier me dit que c'était bien celle-là.

M. McILRAITH: Pas la séance du 13 avril.

Le PRÉSIDENT: Celle que nous avons eue juste avant Pâques.

M. Gilchrist a maintenant les réponses à certaines autres questions. Voulez-vous en donner lecture, monsieur Gilchrist?

M. GILCHRIST: Les questions et les réponses se lisent ainsi qu'il suit. La première réponse contient un long tableau. Voulez-vous que j'en donne lecture?

Le PRÉSIDENT: Les chiffres varient de \$3,000 à \$462,000. Vous conviendrait-il que le tableau soit simplement imprimé au compte rendu?

M. McILRAITH: Lorsqu'il sera imprimé, il serait très commode d'avoir un renvoi au numéro de la page où se trouve la question. Je me demande si le greffier pourrait faire ce renvoi?

M. GILCHRIST: Je n'ai pas ici le numéro de la page.

M. McILRAITH: Non, mais le greffier peut le trouver.

M. GILCHRIST: Voici donc les questions et les réponses. M. Drysdale a demandé le coût de chacun des 25 remorqueurs.

Voici la réponse:

VALEUR DES REMORQUEURS DE LA NORTHERN TRANSPORTATION
COMPANY

Nom du remorqueur	Coût
Horn River	\$ 86,961.52
Niangua	14,795.94
Peace	54,566.29
Pelican Rapids	145,104.50
Radium Charles	219,359.00
Radium Cruiser	19,664.67
Radium Express	68,186.84
Radium Franklin	240,942.28
Radium Gilbert	204,598.14
Radium Prince	35,463.48
Radium King	146,102.09
Radium Queen	125,365.62
Radium Scout	11,782.16
Radium Yellowknife	314,640.51
Rapids Boat	5,332.41
Slave	91,805.83
Slave River	22,000.00
Stuart Lake	11,000.00
Radium Dew	462,656.20
Radium Prospector	272,576.65
Radium Miner	272,575.84
Radium Trader	262,042.92
Watson Lake	15,000.00
Yarder No. 2	3,000.00
Yarder No. 3	3,000.00

Le total est de \$3,108,522.89.

M. Drysdale a demandé le coût de certaines barges.

Voici la réponse:

BARGES DE LA NORTHERN TRANSPORTATION COMPANY LIMITED,
LE 1^{er} JANVIER 1961

Classe	Nombre de barges	Coût moyen	Coût global
1	7	\$20,235	\$ 141,646
100	4	36,590	146,240
200	9	32,964	296,680
300	5	57,678	288,389
400	33	41,103	1,356,405
500	3	94,552	283,636
600	36	85,001	3,060,044

Le total est de \$5,573,040.

M. Nielsen a ensuite demandé quelle était dans ces 74 p. 100 la part des marchandises transportées pour le compte du gouvernement.

Voici la réponse:

En 1958, 1959 et 1960, le pourcentage des marchandises transportées et du revenu gagné par la Northern Transportation Company Limited attribuable à du transport de marchandises pour le compte de ministères ou d'organismes du gouvernement fédéral, à l'exclusion de l'Eldorado, s'est établi ainsi qu'il suit:

	1958	1959	1960
Poids	4.96%	4.57%	5.69%
Revenu	7.07%	7.13%	11.58%

M. Nielsen a demandé à quel prix avait été acquis le capital-actions de la N.T.C.L.

Réponse:

Au moment de l'expropriation des actions de l'Eldorado Mining and Refining Limited, toutes les actions de la Northern Transportation Company Limited étaient détenues par l'Eldorado. La valeur nette de la N.T.C.L. était composée ainsi qu'il suit:

Capital-actions	\$152,000.00
Excédent	66,794.63
	<hr/>
	\$218,794.63
Moins achalandage amorti	59,647.27
	<hr/>
	\$159,147.36

Ainsi, au moment de l'expropriation, la valeur du placement de l'Eldorado dans les actions de la Northern Transportation Company Limited était de \$159,147.36.

M. Murphy a demandé pour quel montant la propriété était assurée.

Voici la réponse:

1. Les bâtiments, l'outillage et les installations côtières aux divers emplacements de la société sont assurés contre l'incendie et autres risques pour un montant global de \$2,213,450.

2. Le matériel mobile, sauf les remorqueurs, les barges et le matériel automobile, est assuré pour \$1,010,750.

3. La société maintient une assurance-automobile ordinaire à l'égard de son matériel automobile.

4. La chaudière de chauffage au bureau d'Edmonton de la société est protégée au moyen d'une police d'assurance-chaudières ordinaire.

5. La société maintient une assurance-cargaison suffisante pour protéger les fournitures qu'elle transporte sur son réseau et qui sont évaluées à \$320,000 par année.

6. La société a sa propre caisse d'assurance contre les risques maritimes, sauf dans le cas du remorqueur «Radium Dew», qu'elle emploie dans l'Arctique, et de ses barges. Elle fait assurer le remorqueur pour \$475,000 et chacune de ses barges pour \$90,000.

Je passe maintenant à une question de M. Drysdale:

Le budget de 1961 est-il prêt? Est-il possible de le connaître?

Réponse:

Le budget du chef du capital pour 1961 est constitué ainsi qu'il suit:

Entrepôt	\$35,000
Camion—Waterways	2,800
Camion—Hay River	2,800
Camion élévateur à fourche—Hay River	13,000
Camion élévateur à fourche—Tuktoyaktuk	6,500
Balances—Inuvik	400
Générateur diesel pour remorqueur «Radium Charles»	8,500
Divers et imprévus	8,500
	<hr/>
	\$77,500
	<hr/>

BUDGET D'EXPLOITATION

Recettes prévues:

Transports-marchandises	\$2,398,368
Autres, soit location de matériel, intérêts et recettes diverses	79,500
	<hr/>
	\$2,477,868

Dépenses prévues:

Agences	\$ 520,895
Chantiers maritimes	154,110
Matériel marin	599,960
Frais d'exploitation non répartis	190,400
Frais d'administration	205,450
Dépréciation	515,000
	<hr/>
Total, frais prévus d'exploitation	\$2,185,815
Bénéfices avant déduction de l'impôt sur le revenu	\$ 292,053
Impôt prévu sur le revenu	135,875
	<hr/>
Bénéfices prévus après déduction de l'impôt sur le revenu	\$ 156,178

M. BRUNSDEN: M. Gilchrist veut-il nous indiquer le montant de la dépréciation?

M. GILCHRIST: \$515,000. Je puis ajouter que le bénéfice net représente un revenu de placement de .03 p. 100.

M. Murphy a aussi posé la question suivante:

Dans votre réponse, veuillez indiquer l'évaluation municipale (terrains et bâtiments) des propriétés de la Northern Transportation Company Limited.

Voici la réponse:

1960—Évaluations et impôts versés:

Endroit	Cotisation, terrain	Cotisation, bâtiments	Impôt brut	Impôt net, après rabais
Ville d'Edmonton	\$9,000	\$ 50,890	\$3,773.07	\$3,678.50
District municipal de Yellowknife	900	9,250	629.83	598.34

Endroit	Cotisation, terrain	Cotisation, bâtiments	Impôt brut	Impôt net, après rabais
District municipal de Hay River	1,500	422	55.74	—————
Corp. municipale d'Uranium City	3,100	34,790	1,968.34	1,869.92
District d'amélioration de Ft. Smith	1,920	1,540	30.00	—————
District d'amélioration de Fitzgerald	270	5,398	500.00	—————
Ville de McMurray	6,630	233,330	15,600.00	—————

M. Nielsen désire savoir si le contrat pour le transport des marchandises destinées à la ligne D.E.W. a été adjugé à la suite d'un concours public ou s'il a été simplement confié à la Northern Transportation Company Limited. Il a demandé aussi s'il est possible d'obtenir le texte de l'étude qui avait été faite au sujet du coût du ravitaillement de la ligne D.E.W.

Il m'est impossible de déposer le texte de l'étude faite au sujet des méthodes et des frais de ravitaillement du secteur central de cette ligne. L'étude a été effectuée par l'Aviation des États-Unis de concert avec notre ministère des Transports et ces deux organismes estiment qu'il serait contraire à l'intérêt public d'en divulguer le contenu. Je dois ajouter que, comme la question se rattache à la défense du continent nord-américain, elle est un peu spéciale. Le gouvernement canadien a dû garantir qu'il n'y aurait pas d'interruption ni de retard dans le ravitaillement du secteur central de la ligne D.E.W. Pour cette raison, il n'y a pas eu demande publique de soumission; le marché a été conclu directement avec la Northern Transportation Company Limited.

Ici, permettez-moi de rectifier une déclaration reproduite dans le compte rendu de jeudi dernier. M. Nielsen, je crois, a déclaré que le ravitaillement se faisait au moyen de navires loués d'une société. Tel n'est pas tout à fait le cas. Les navires en cause sont loués de la Marine des États-Unis et celle-ci ne peut pas louer ses navires à une société.

M. NIELSEN: Je n'ai rien dit de tel. Ce sont bien les paroles que me prête le compte rendu, mais elles ne sont pas exactes. Je vous ai demandé si le réapprovisionnement de cette ligne par l'Arctic Transportation Company se faisait au moyen de navires loués du gouvernement des États-Unis.

M. GILCHRIST: D'après le compte rendu vous auriez parlé d'une société. C'est pourquoi j'ai tenu à faire la mise au point.

Le PRÉSIDENT: Si vous me permettez d'intervenir, monsieur Gilchrist... A propos des impôts ou des sommes tenant lieu d'impôts que verse actuellement la Northern Transportation Company Limited, j'aimerais savoir, et les membres du Comité le désirent également, si vous versiez quelque montant en remplacement des impôts avant l'annonce de la formule du gouvernement en novembre 1949.

M. GILCHRIST: Il me faudrait consulter les dossiers pour répondre à cette question.

Le PRÉSIDENT: Peut-être pourrions-nous avoir la réponse à notre prochaine réunion.

M. FORGIE: Monsieur le président, je désire poser à M. Gilchrist une question découlant du débat de la semaine dernière. Auparavant, toutefois, je dois dire que j'ai étudié cette affaire avec le Secrétaire d'État et j'ai appris que l'Arctic Transportation Company a été constituée en vertu des lois de la province de l'Alberta en 1957. Maintenant, j'aimerais demander à M. Gilchrist s'il peut me donner les noms des administrateurs de l'Arctic Transportation Company.

M. GILCHRIST: Je crains de ne pas pouvoir les donner en ce moment. Je puis les trouver, cependant.

M. FORGIE: Pouvez-vous me donner aussi les noms de ceux de la Yellowknife Transportation Company?

M. GILCHRIST: Je tâcherai de le faire.

M. PITMAN: Monsieur le président, allons-nous revenir à l'Eldorado Aviation Company?

Le PRÉSIDENT: Je crois que c'est la question que nous allons aborder.

M. NIELSEN: Un mot auparavant. Sauf erreur, dans ma motion de tout à l'heure, je n'ai pas mentionné le président de la Yellowknife Transportation Company parmi ceux qui doivent être invités à comparaître devant le comité. J'en fais maintenant la motion.

M. DRYSDALE: J'appuie.

Le PRÉSIDENT: Vous avez entendu la motion. Adopté?

(La motion est adoptée.)

M. PITMAN: Monsieur le président, je désire obtenir certaines précisions, à la suite d'une question posée par M. Nielsen, qui a demandé si les Pacific Western Air Lines pouvaient assurer le service que fournit l'Eldorado Aviation Limited (il s'agit du transport du personnel). M. Gilchrist a répondu: Elles le pourraient, mais jusqu'ici il n'a pas été établi que ce serait au même prix.

J'avais l'impression que la Pacific Western Air Lines pouvait se charger de toute activité de l'Eldorado Aviation Limited. Si je comprends bien sa proposition, elle n'est intéressée qu'au transport de matériaux entre Edmonton et Uranium City. Est-ce bien exact qu'elle ne cherche à acquérir que cette partie restreinte de l'entreprise?

M. GILCHRIST: L'offre peut être entendue en ce sens. Cependant, toute offre de cette nature, visant à obtenir nos services d'aviation, devra comprendre toute notre entreprise.

M. PITMAN: C'est bien ce que je lis plusieurs pages plus loin:

Les services offerts par P.W.A. ne visent que le transport par air, dans chaque sens, entre Edmonton et Uranium City, ou pour employer la désignation en usage à l'Eldorado, entre Edmonton et Beaverlodge; il n'est pas question des autres importants services de transport par air que l'Eldorado Aviation procure dans le moment.

Le PRÉSIDENT: M. Harris est ici; peut-être aimeriez-vous lui poser la question. Il est vice-président exécutif des Pacific Western Air Lines.

M. DRYSDALE: Je crois que nous pourrions tirer un point au clair. Sauf erreur, la P.W.A. a fait trois offres. M. Harris pourrait peut-être nous dire de laquelle il s'agit. La question de M. Pitman donne l'impression qu'il y a eu une offre seulement.

M. GILCHRIST: Quelle date?

M. PITMAN: Je citais le fascicule qui nous a été remis aujourd'hui. La date est le 4 mai 1960.

M. GILCHRIST: Vous devriez vous reporter à l'autre offre faite un peu plus tard. Elle est consignée au compte rendu mais je n'en ai pas la page.

M. NIELSEN: Monsieur le président, j'ai une recommandation à faire au comité. Le compte rendu ne renferme qu'une offre de la P.W.A., mais deux longues études de cette offre ainsi que peut-être de certains aspects d'autres offres faites par la même société. Je crois savoir que la P.W.A. en a fait d'autres. Je pense qu'il serait opportun de poser certaines questions à M. Harris afin d'apprendre ce que renferme chacune des offres de cette société.

M. GILCHRIST: J'ai déposé le texte de deux offres. Les deux devraient se trouver au compte rendu. L'une à la séance du 13 décembre, et l'autre à la séance du 4 mai.

M. NIELSEN: Il y en a une autre, n'est-ce pas? Autre point: nous ignorons quels services de la P.W.A. font double emploi le long du parcours desservi par l'Eldorado.

Le PRÉSIDENT: Aimeriez-vous entendre M. Harris?

M. FORGIE: Permettez, monsieur le président. Si je saisis bien les témoignages, quelqu'un a demandé à M. Gilchrist s'il avait reçu d'autres offres; M. Gilchrist a répondu par la négative mais a ajouté qu'il croyait qu'une lettre était dans les mains du Ministre. Pourrions-nous avoir cette lettre?

M. GILCHRIST: Vous parlez de la Northern Transportation Company? Je m'efforcerai de la déposer.

M. FORGIE: Puisque les autres contrats sont déposés, il serait juste et raisonnable que cette lettre le soit aussi.

Le PRÉSIDENT: Je le crois.

M. GILCHRIST: Je verrai ce que je peux faire à ce sujet.

M. DRYSDALE: Comme ce texte est publié à titre de supplément au compte rendu qui nous a été remis ce matin, c'est la première fois que j'en prends connaissance. Je crois que, si possible, nous devrions entendre une déclaration de la part de M. Harris et ensuite prendre le temps d'étudier en détail les témoignages. Ces rapports de Price Waterhouse and Company au sujet de l'offre de la Pacific Western Airlines renferment beaucoup de matière. J'aimerais que M. Harris nous décline d'abord ses qualités et antécédents, puis nous fasse quelque genre de déclaration. Ensuite, nous pourrions remettre la discussion à la prochaine séance, lorsque nous aurons eu le temps d'étudier et d'apprécier ses paroles.

Le PRÉSIDENT: Nous avons avec nous M. W. R. Harris, vice-président exécutif de la Western Pacific Airlines Limited. Monsieur Harris, voulez-vous nous faire connaître vos antécédents? Avez-vous préparé une déclaration?

M. W. R. HARRIS: (*vice-président exécutif de Pacific Western Airlines Limited*): Monsieur le président, malheureusement l'avis de la réunion d'aujourd'hui ne m'est parvenu qu'assez récemment et, pour comble, je n'étais pas au courant du sens exact de vos délibérations ni du sujet traité. C'est pourquoi je n'ai préparé aucune déclaration écrite. Comme je ne connais pas très bien les antécédents du débat actuel, le mieux que je puisse faire, je le crains, est d'aider à jeter un peu de lumière sur les sujets qui préoccupent les membres du Comité en répondant aux questions qui me seront posées.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous quelque exposé que vous aimeriez faire oralement?

M. HARRIS: Je ne sais pas encore très bien de quoi il retourne, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Votre poste est celui de vice-président exécutif de cette société d'aviation?

M. HARRIS: Oui.

Le PRÉSIDENT: Depuis combien de temps êtes-vous au service de cette société?

M. HARRIS: Depuis quatre ans environ.

Le PRÉSIDENT: Et avant, que faisiez-vous?

M. HARRIS: Par mes études et par mon choix d'une carrière, j'étais comptable. J'ai été au service de la Consolidated Mining and Smelting Company pendant un peu plus de vingt ans. Durant quelques années, j'ai travaillé dans toute la région du Nord desservie à la fois par la Pacific Western Airlines et l'Eldorado Aviation Limited. En 1957, je suis entré au service de la Pacific Western Airlines en qualité d'adjoint administratif au secrétaire-trésorier et

peu de temps plus tard on m'a confié le poste de contrôleur. J'ai, pendant quelques années, rempli les fonctions de vice-président et de contrôleur puis je suis devenu vice-président exécutif au début du printemps de cette année. Je puis ajouter que j'ai travaillé à la préparation de l'offre qui a été faite par la Pacific Western Airlines. De fait, j'ai participé à la rédaction des deux offres soumises à l'Eldorado Mining and Refining Limited au sujet de l'acquisition de l'Eldorado Aviation Limited. Je suis donc un peu au courant de la question.

M. SLOGAN: Monsieur Harris, si l'Eldorado Aviation Limited demandait à la Commission des transports aériens une licence pour le transport public des voyageurs, la Pacific Western Airlines y ferait-elle opposition?

M. HARRIS: Oui.

M. SLOGAN: Pourquoi?

M. HARRIS: A l'heure actuelle, la Pacific Western Airlines détient une licence régulière de la classe I l'autorisant à faire le transport à horaire fixe des marchandises, des voyageurs et du courrier dans la majeure partie des régions connues sous le nom de bassin du fleuve Mackenzie ou de région du fleuve Mackenzie au nord d'Edmonton. Notre parcours s'étend assez loin au nord pour desservir Inuvik et de là nous avons un service secondaire jusqu'à Tuktoyaktuk. Nous desservons aussi Uranium City, le lac Athabasca, Fort Smith, Yellowknife et divers autres centres importants. Le volume du transport dans cette région est insuffisant pour permettre la concurrence entre deux voituriers importants. Si deux sociétés tentaient de se faire la lutte, ni l'une ni l'autre n'obtiendrait suffisamment d'affaires pour assurer sa rentabilité.

M. SLOGAN: Si vous deveniez propriétaire de l'Eldorado Aviation Limited, seriez-vous disposé à maintenir le service tout le long des parcours actuels de cette société?

M. HARRIS: Nous le faisons à peu près actuellement. Presque tous les points desservis aujourd'hui par l'Eldorado Aviation Limited pour le compte de sa société mère le sont aussi sur une base commerciale par les Pacific Western Airlines, à titre de service offert au public en général.

M. SLOGAN: Je note un écart assez prononcé entre vos tarifs et ceux de l'Eldorado Aviation. Si vous deveniez propriétaire de l'Eldorado Aviation, pensez-vous que vous réduiriez vos tarifs?

M. HARRIS: Dans certaines régions, oui. Je n'oserais pas dire que nous le ferions dans toute la vallée du Mackenzie, mais nous le ferions sûrement dans la région d'Uranium City. Voici l'explication, je crois. Tout transporteur qui exploite un service d'après un tarif unitaire (nous transportons les marchandises et les voyageurs uniquement d'après les billets vendus) doit s'attendre que ses appareils voyagent le long de n'importe quel parcours à moins que pleine capacité. La charge peut varier de 25 p. 100 de la capacité en certains cas à 100 p. 100 dans d'autres. En outre, il peut nous arriver d'obtenir un chargement complet en direction du nord, par exemple, mais d'avoir à revenir avec une très faible charge. Par conséquent, la Pacific Western Airlines, comme, presque toutes les grandes sociétés d'aviation du Canada, je crois, et peut-être du monde entier, a établi ses tarifs en prévoyant que ses appareils ne seraient pas chargés à pleine capacité dans les deux sens. Ainsi, ces tarifs sont plus élevés. Toutefois, dans le cas d'Uranium City et de Beaverlodge, l'Eldorado Aviation a pu obtenir des cargaisons à destination du sud. Le transport de concentrés d'uranium vers le sud permet de compter plus facilement sur des cargaisons complètes dans les deux sens, vers le nord et vers le sud.

M. SLOGAN: En acquérant l'Eldorado Aviation Limited vous obtiendrez un monopole. Qui nous dit que vous ne relèveriez pas vos tarifs? Vous n'auriez plus de concurrence.

M. HARRIS: Les tarifs sont régis par la Commission des transports aériens. Toute modification projetée des tarifs doit être déposée auprès de cette commission et elle ne peut entrer en vigueur tant qu'elle n'a pas reçu son approbation. Cela s'applique à tous les services. De plus, si un marché comme celui que nous proposons de conclure avec l'Eldorado Mining and Refining Limited est approuvé et signé, il demeurera en vigueur pendant un certain nombre d'années et les tarifs qui y sont mentionnés s'appliqueront sûrement pendant toute cette période.

M. SLOGAN: Si vous parvenez à acquérir l'Eldorado Aviation Limited, qui est une entreprise publique prospère, le seul résultat serait que, sans aucun doute, l'Eldorado Mining and Refining Limited aurait à payer plus cher le transport de ses marchandises. Pensez-vous que nous servirions l'intérêt public en confiant, ou en vendant, l'Eldorado Aviation Limited à une société privée?

M. HARRIS: Tout d'abord, je tiens à m'inscrire en faux contre cette déclaration voulant que, sans aucun doute, l'Eldorado aurait à payer plus cher le transport de ses marchandises. Cette question a été étudiée par Price Waterhouse and Company pour le compte de l'Eldorado Mining and Refining Limited et par nous-mêmes. Nous n'arrivons pas aux mêmes conclusions. Je crois qu'elle fait encore l'objet de certaines recherches. Ainsi, je ne suis pas du tout prêt à admettre cette partie de la déclaration. Cependant, je me permets de l'ajouter, il y a peut-être plus en cause que les seuls frais à acquitter par l'Eldorado Mining and Refining Limited. A l'heure actuelle, nous faisons double emploi dans presque toute cette région. Nous desservons la population en général, ce que ne fait pas l'Eldorado. Celle-ci se contente de desservir sa société-mère et les employés de cette dernière. Si la Pacific Western Airlines devenait propriétaire de l'Eldorado Aviation Limited et réduisait ses tarifs-marchandises à destination d'Uranium City et de Beaverlodge, toute la population de la région en bénéficierait et non plus seulement le petit groupe employé ou étroitement rattaché à l'Eldorado Mining and Refining Limited.

M. SLOGAN: Dans votre proposition à l'Eldorado avez-vous offert à cette société un contrat par lequel le tarif-marchandises par tonne-mille ne serait pas plus élevé qu'aujourd'hui.

M. HARRIS: Nous avons indiqué un tarif précis.

M. SLOGAN: Était-il plus ou moins élevé?

M. HARRIS: Au moment où il a été proposé et au moment de l'étude initiale, nous avons l'impression qu'il était plus bas.

M. NIELSEN: Je crois que M. Slogan vient de toucher le nœud de l'écart qui existe entre votre proposition et l'évaluation faite par Price Waterhouse and Company. A la page 16 de son rapport, l'Eldorado Mining and Refining déclare qu'en 1960 le coût moyen de l'Eldorado Aviation a été de 21.46c. par tonne-mille. Si j'ai bien saisi l'appréciation que Price Waterhouse and Company a faite de votre offre, le coût par tonne-mille est à peu près le même. Personnellement, que pensez-vous de l'appréciation faite par Price Waterhouse and Company de l'offre soumise par les Pacific Western Airlines, en ce qui a trait au coût du transport par tonne-mille?

M. HARRIS: Le coût par tonne-mille n'est pas établi sur la même base par l'Eldorado Aviation Limited et la Pacific Western Airlines. Cela peut sembler étrange mais le chiffre tonne-mille dépend de ce que l'on entend par mille et par tonne. Je m'explique: la distance statutaire, c'est-à-dire le nombre de milles approuvé, entre Edmonton et Fort McMurray, par exemple, est, si je ne m'abuse, 232 milles. La distance employée par Eldorado Aviation pour sa comptabilité intérieure de prix de revient et indiqué, je crois, sur une carte qui, à ce que je constate, a été déposée, est de 250 milles. Il est évident que le coût du transport des marchandises entre Edmonton et Fort McMurray est moins élevé si l'on prend comme distance 250 milles au lieu de 232.

M. NIELSEN: Je note que, dans son étude de l'exploitation de l'Eldorado, Price Waterhouse and Company a calculé le nombre de tonnes en éliminant les retours légers, ou en comptant plutôt de pleines cargaisons à destination du sud. Est-ce là une autre manière de calculer le nombre de tonnes?

M. HARRIS: Non. Je ne crois pas que le nombre de tonnes dont il est ici question soit le même que dans le calcul du coût par tonne-mille. Si je ne fais pas erreur, et M. Caywood pourra peut-être apporter des précisions sur ce point, le calcul du coût à des fins internes est fondé sur le nombre fondamental de tonnes, c'est-à-dire sur le nombre de tonnes-milles que peut assurer l'avion et non sur celui qu'il assure en réalité.

M. NIELSEN: La capacité de base?

M. HARRIS: Le nombre de tonnes-milles possibles plutôt que le nombre de tonnes-milles de transport réel. Évidemment, aucune société de transport ne peut établir son tarif d'après la capacité en tonnes-milles de ses appareils s'il lui faut se baser sur le nombre de tonnes transportées ou sur le coût du transport par livre ou par personne. C'est là une des principales différences entre une société dont l'entreprise est fondée sur le volume de transports ou le coût par tonne ou par personne et une société en propriété exclusive dont l'activité consiste à fournir un service de transport à sa société-mère.

M. NIELSEN: A prix coûtant.

M. HARRIS: Ce qu'il importe de retenir c'est que le voiturier commercial doit prévoir dans l'établissement de ses tarifs que ses appareils ne seront pas toujours employés à pleine capacité.

M. NIELSEN: Alors la P.W.A. se fonde sur son coût général d'exploitation, peu importe que ses appareils soient employés à pleine capacité ou non.

M. HARRIS: Exactement.

M. PITMAN: Pensez-vous que la P.W.A. pourrait se charger de toute l'activité de l'Eldorado Aviation Limited?

M. HARRIS: Oui. Pardon, il y a quelque chose qu'il ne faut pas oublier. L'Eldorado Aviation Limited emploie un hélicoptère.

M. PITMAN: A des fins d'exploitation?

M. HARRIS: En effet. Il ne saurait être question pour la P.W.A. de demander à l'Eldorado de se départir de son hélicoptère.

M. PITMAN: A la suite de cette réponse, j'aimerais adresser une question à M. Caywood. Pensez-vous qu'il serait possible d'employer l'hélicoptère à des fins d'exploration sans une société d'aviation?

M. CAYWOOD: Je n'ai pas saisi la question.

M. PITMAN: Ne pensez-vous pas que le fait de posséder des services et des installations de revision et ainsi de suite permet à l'Eldorado Aviation Limited d'employer tout genre d'appareil à des travaux d'exploration? En d'autres termes, ne croyez-vous pas que l'exploration constitue une partie importante de l'activité de l'Eldorado Aviation Limited?

M. CAYWOOD: L'exploration tient sûrement une grande place dans l'activité de l'Eldorado.

M. PITMAN: Pourriez-vous continuer à employer cet hélicoptère sans une entreprise d'aviation?

M. CAYWOOD: Si nous remontons en arrière, la société a commencé comme entreprise d'exploration.

M. PITMAN: Ce travail ne coûterait-il pas très cher?

M. CAYWOOD: Sans une société d'aviation?

M. PITMAN: Oui.

M. CAYWOOD: J'ai bien l'impression que les frais seraient sensiblement accrus.

M. PITMAN: J'ai cru comprendre que vous songiez à employer un grand aéroport. A votre avis, la chose serait-elle possible?

M. HARRIS: Oui. Effectivement, au début nous pensions que les entrepôts à Beaverlodge étaient la propriété de l'Eldorado Mining and Refining Company Limited, non de l'Eldorado Aviation Limited, et nous avons fait notre proposition en supposant que l'Eldorado Mining and Refining Company Limited resterait propriétaire de cet entrepôt. Cependant, nous songerions sûrement à exploiter cet entrepôt. Nous offrons le même service en d'autres endroits.

M. PITMAN: Price and Waterhouse a prétendu que vous cueilleriez les marchandises à l'aéroport mais que votre service d'entreposage ne serait pas très considérable. Pouvez-vous assurer ce service si vous n'avez pas les moyens de desservir le Grand Nord? Pensez-vous que ce serait possible?

M. HARRIS: La meilleure manière de répondre à cette question est peut-être de rappeler qu'au cours des trois dernières années nous avons assuré tout le transport aérien nécessaire à l'entretien, ou du moins au ravitaillement, du secteur central de la ligne D.E.W. Durant ces trois années, nous avons fourni tous les appareils nécessaires au transport des approvisionnements d'Edmonton en direction du nord jusqu'aux deux principales bases du secteur central de la ligne D.E.W., et de là de chaque côté tout le long de la ligne. Pendant toute cette période, l'entrepreneur chargé du fonctionnement de la ligne D.E.W. n'a pas eu, que je sache, de graves raisons de se plaindre. De plus, nous avons maintenu notre service à horaire fixe depuis Edmonton jusque dans la vallée du Mackenzie; nous avons desservi autant de centres que l'Eldorado Aviation Limited en dessert actuellement et cela, je le répète, jusque dans des endroits aussi loin vers le nord qu'Inuvik et Tuktoyaktuk.

M. PITMAN: Voici un passage du rapport de la maison Price Waterhouse:

Ses propres calculs, d'après le volume de transport actuel, font voir que les tarifs de la P.W.A. dépasseraient par \$73,376 les frais de l'Eldorado Aviation, tandis que d'après nos calculs l'excédent serait de \$251,857.

Autrement dit, pour son volume actuel de marchandises, l'Eldorado devrait payer un surcroît de \$73,000 ou, laissant de côté les \$857, de \$178,000. Avez-vous quelque rapport ou des chiffres indiquant qu'il en coûterait moins à l'Eldorado Mining and Refining si la P.W.A. se chargeait de tous les services?

M. HARRIS: Je crois que notre analyse a été déposée. Je n'en suis pas certain mais je crois l'avoir vue. Je pense que les prétentions de la P.W.A. de pouvoir assurer ces services sans qu'il en coûte plus cher à l'Eldorado Mining and Refining et l'opposition ou les prétentions contraires de la maison Price Waterhouse reposent sur une différence d'opinions quant à l'opportunité d'ajouter ou de soustraire certains éléments accessoires du coût global mentionné par l'Eldorado Aviation, de façon à placer les frais sur une base permettant d'établir une véritable comparaison. On est encore loin de s'entendre quant aux éléments de frais qu'il y a lieu d'ajouter aux frais mentionnés par l'Eldorado Aviation ou de soustraire de ces frais. Par conséquent, la question de savoir si les services proposés par la P.W.A. peuvent être assurés par l'Eldorado Aviation sans frais additionnels semble reposer sur la possibilité d'ajouter quelques-uns de ces frais à ceux qu'a déclarés l'Eldorado Aviation ou d'en soustraire.

M. PITMAN: Il est bien certain qu'un aspect important de l'Eldorado Aviation est la disponibilité d'avions en cas d'urgence. M. Gilchrist a dit que cette disponibilité d'avions pour transporter des machines et du personnel très rapidement dans le cas de situations imprévisibles est de première importance. La P.W.A. a-t-elle des avions dont elle pourrait disposer pour transporter des hommes à un moment d'avis et servir les intérêts de la société?

M. HARRIS: Je le crois. A l'heure actuelle, la P.W.A. a en service pour le transport d'Edmonton vers le nord trois DC-4, cinq super-46 et deux DC-3, alors que l'Eldorado n'a qu'un DC-4 et un DC-3. Je suppose qu'il arrive une avarie à ce DC-4 de l'Eldorado et qu'il demeure immobilisé pendant deux semaines ou un mois en attendant l'arrivée de pièces, ou qu'il ait besoin d'une révision majeure exigeant deux semaines, un mois, ou six semaines, la société n'a rien pour le remplacer. Le DC-3 le remplacerait mal. Je crois que dans ces conditions l'entreprise de l'Eldorado n'a plus les ressources nécessaires. Par contre, si un des appareils de la P.W.A. est retenu au sol pour des réparations, une révision ou d'autres choses du genre, nous pouvons puiser à un groupe de huit appareils de qualité à peu près comparable.

M. PITMAN: Vous avez ces appareils en réserve?

M. HARRIS: Non; ce ne sont pas tous des avions de réserve. Nous les employons pour le service régulier.

M. PITMAN: Je m'adresse maintenant à M. Caywood. Y a-t-il jamais eu à l'Eldorado Aviation un cas où vos avions ont été incapables d'assurer le transport de vos matériaux à la suite d'une panne?

M. CAYWOOD: Au cours des 17 années d'exploitation, il est peut-être arrivé des fois où il a fallu louer un appareil d'une autre société.

M. PITMAN: Entendu.

M. NIELSEN: A ce sujet, n'est-il pas vrai, monsieur Harris, que la P.W.A. assure au moyen de ces appareils un service à horaire fixe six jours par semaine dans tout le versant du Mackenzie.

M. HARRIS: Oui, mais pas dans tout le versant du Mackenzie. Notre service est fondé sur les besoins des différents centres. Nous assurons le service six jours par semaine jusqu'à Uranium City, Fort Smith et Yellowknife, puis de là nous nous rendons vers le nord jusqu'à Inuvik deux jours par semaine, parce que c'est tout ce que le volume de transport peut justifier; au cours de l'été, lorsque le volume augmente, le service devient plus fréquent. Nous assurons le service six jours par semaine dans cette région en général depuis quelque temps et nous avons bien l'impression qu'ainsi nous pourrions faire encore mieux. Si la P.W.A. acquiert l'Eldorado Aviation Limited, nous arriverons, croyons-nous, à faire jusqu'à neuf ou dix voyages par semaine jusqu'à Uranium City.

M. NIELSEN: A horaire fixe?

M. HARRIS: Oui.

M. PITMAN: Monsieur le président, il a été question, je crois, de la possibilité pour la P.W.A. d'absorber le personnel de l'Eldorado.

M. HARRIS: Oui, nous avons offert de le faire.

M. PITMAN: Vous l'avez offert. Le coût est une chose qui m'intéresse. Vous avez mentionné en particulier que l'Eldorado n'aurait pas à faire d'autres immobilisations, qu'elle n'aurait pas à acheter d'autres appareils, et vous avez ajouté que c'était là un argument en faveur de l'acquisition de cette entreprise par la P.W.A. Prévoit-on (la question s'adresse plutôt à l'autre témoin) que l'Eldorado devra se procurer d'autres avions?

M. CAYWOOD: Pas dans un avenir prévisible.

M. PITMAN: Alors d'après vous cette question n'a pas de rapport avec le coût, elle n'a rien à voir au coût relatif du maintien du service par l'Eldorado Aviation et de l'acquisition de ce service par la P.W.A.?

M. CAYWOOD: Je crains de ne pas avoir très bien saisi la question.

M. PITMAN: Un des principaux arguments de la P.W.A. est que l'Eldorado n'aura pas à affecter des capitaux à l'achat d'avions. Vous êtes à peu près convaincu qu'il n'y aura pas de forts placements de capitaux?

M. CAYWOOD: Oui; du moins nous n'en prévoyons pas.

M. SLOGAN: Vu la fermeture de certaines mines d'uranium, croyez-vous, monsieur Caywood, que le volume d'affaires de la société d'aviation peut fléchir au point où il pourra sembler avantageux de vendre l'entreprise?

M. CAYWOOD: Est-ce à moi que vous posez cette question?

M. SLOGAN: Peut-être devrais-je plutôt l'adresser à M. Gilchrist. Pensez-vous que dans cette région l'exploitation de la mine peut ralentir de façon très prononcée?

M. GILCHRIST: Le volume diminuera probablement mais pas autant qu'on le prévoit, puisque nous transportons vers le nord plus d'approvisionnements que nous ne le faisons autrefois. Cependant, la mine est fermée depuis plusieurs mois et nous n'avons pas encore noté une augmentation de frais pouvant indiquer qu'il serait à l'avantage de l'Eldorado de vendre l'entreprise d'aviation.

M. NIELSEN: Pour continuer dans le même sens que M. Slogan, vous estimez que l'entreprise d'aviation de la société minière assure des économies appréciables et que vous n'avez pas, en ce qui a trait à cette entreprise, à exiger de l'acheteur définitif de l'uranium plus que le coût du transport effectué par la société d'aviation.

M. GILCHRIST: Voilà un aspect très important de l'exploitation pour notre propre compte de notre service d'aviation. Nous devons vendre notre produit sur le marché international et toute augmentation de nos frais nous nuira sur ce marché. Jusqu'à présent, personne ne nous a démontré qu'en vendant notre service d'aviation nous améliorerons notre situation sur le marché international. En outre, si vous prenez connaissance du mandat que nous avons reçu et qui est exposé à la première page du mémoire que j'ai présenté le 3 mars, vous constaterez que nous devons exploiter cette société à la manière d'une société privée. En d'autres termes, nous devons la maintenir sur une saine base de rentabilité, c'est-à-dire l'exploiter au plus bas coût possible. Jusqu'ici personne ne nous a prouvé, du moins à notre satisfaction, que d'autres peuvent accomplir la tâche à meilleur compte que nous le faisons nous-mêmes.

M. NIELSEN: Ceci ne vous met-il pas dans une situation plus avantageuse que les producteurs privés d'uranium?

M. GILCHRIST: Non, puisque les autres n'ont pas de problème de transport aérien.

M. NIELSEN: Pourquoi?

M. GILCHRIST: Du point de vue des problèmes de transport, la situation n'est pas du tout la même à Elliott Lake, par exemple, et à Beaverlodge.

M. NIELSEN: N'est-il pas vrai qu'aucun producteur privé n'a son propre service d'aviation?

M. GILCHRIST: Gunnar a un service semblable; elle se trouve dans la même région.

M. NIELSEN: Quelle en est l'importance?

M. GILCHRIST: La société possède un DC-3 avec lequel elle transporte actuellement tous ses produits, son personnel et ce dont elle a besoin au jour le jour.

M. NIELSEN: La région où se trouve Gunnar est-elle desservie par une autre société d'aviation à horaire fixe?

M. GILCHRIST: Pas en ce moment, à ma connaissance. Cette entreprise n'est qu'à vingt milles de la nôtre et elle a un aéroport régulier. Je ne saurais dire s'il y a eu quelque démarche afin d'en faire un arrêt le long du parcours de la P.W.A. ou d'une autre société d'aviation.

M. NIELSEN: Je m'adresse ici à M. Harris. Avez-vous jamais songé à cette région?

M. HARRIS: Oui. A l'heure actuelle, la P.W.A. dessert Uranium City et Gunnar a son propre DC-3 et assure le service de sa mine alors que l'Eldorado

M. NIELSEN: Je note que, dans son étude de l'exploitation de l'Eldorado, Price Waterhouse and Company a calculé le nombre de tonnes en éliminant les retours légers, ou en comptant plutôt de pleines cargaisons à destination du sud. Est-ce là une autre manière de calculer le nombre de tonnes?

M. HARRIS: Non. Je ne crois pas que le nombre de tonnes dont il est ici question soit le même que dans le calcul du coût par tonne-mille. Si je ne fais pas erreur, et M. Caywood pourra peut-être apporter des précisions sur ce point, le calcul du coût à des fins internes est fondé sur le nombre fondamental de tonnes, c'est-à-dire sur le nombre de tonnes-milles que peut assurer l'avion et non sur celui qu'il assure en réalité.

M. NIELSEN: La capacité de base?

M. HARRIS: Le nombre de tonnes-milles possibles plutôt que le nombre de tonnes-milles de transport réel. Évidemment, aucune société de transport ne peut établir son tarif d'après la capacité en tonnes-milles de ses appareils s'il lui faut se baser sur le nombre de tonnes transportées ou sur le coût du transport par livre ou par personne. C'est là une des principales différences entre une société dont l'entreprise est fondée sur le volume de transports ou le coût par tonne ou par personne et une société en propriété exclusive dont l'activité consiste à fournir un service de transport à sa société-mère.

M. NIELSEN: A prix coûtant.

M. HARRIS: Ce qu'il importe de retenir c'est que le voiturier commercial doit prévoir dans l'établissement de ses tarifs que ses appareils ne seront pas toujours employés à pleine capacité.

M. NIELSEN: Alors la P.W.A. se fonde sur son coût général d'exploitation, peu importe que ses appareils soient employés à pleine capacité ou non.

M. HARRIS: Exactement.

M. PITMAN: Pensez-vous que la P.W.A. pourrait se charger de toute l'activité de l'Eldorado Aviation Limited?

M. HARRIS: Oui. Pardon, il y a quelque chose qu'il ne faut pas oublier. L'Eldorado Aviation Limited emploie un hélicoptère.

M. PITMAN: A des fins d'exploitation?

M. HARRIS: En effet. Il ne saurait être question pour la P.W.A. de demander à l'Eldorado de se départir de son hélicoptère.

M. PITMAN: A la suite de cette réponse, j'aimerais adresser une question à M. Caywood. Pensez-vous qu'il serait possible d'employer l'hélicoptère à des fins d'exploration sans une société d'aviation?

M. CAYWOOD: Je n'ai pas saisi la question.

M. PITMAN: Ne pensez-vous pas que le fait de posséder des services et des installations de revision et ainsi de suite permet à l'Eldorado Aviation Limited d'employer tout genre d'appareil à des travaux d'exploration? En d'autres termes, ne croyez-vous pas que l'exploration constitue une partie importante de l'activité de l'Eldorado Aviation Limited?

M. CAYWOOD: L'exploration tient sûrement une grande place dans l'activité de l'Eldorado.

M. PITMAN: Pourriez-vous continuer à employer cet hélicoptère sans une entreprise d'aviation?

M. CAYWOOD: Si nous remontons en arrière, la société a commencé comme entreprise d'exploration.

M. PITMAN: Ce travail ne coûterait-il pas très cher?

M. CAYWOOD: Sans une société d'aviation?

M. PITMAN: Oui.

M. CAYWOOD: J'ai bien l'impression que les frais seraient sensiblement accrus.

M. PITMAN: J'ai cru comprendre que vous songiez à employer un grand aéroport. A votre avis, la chose serait-elle possible?

M. HARRIS: Oui. Effectivement, au début nous pensions que les entrepôts à Beaverlodge étaient la propriété de l'Eldorado Mining and Refining Company Limited, non de l'Eldorado Aviation Limited, et nous avons fait notre proposition en supposant que l'Eldorado Mining and Refining Company Limited resterait propriétaire de cet entrepôt. Cependant, nous songerions sûrement à exploiter cet entrepôt. Nous offrons le même service en d'autres endroits.

M. PITMAN: Price and Waterhouse a prétendu que vous cueilliez les marchandises à l'aéroport mais que votre service d'entreposage ne serait pas très considérable. Pouvez-vous assurer ce service si vous n'avez pas les moyens de desservir le Grand Nord? Pensez-vous que ce serait possible?

M. HARRIS: La meilleure manière de répondre à cette question est peut-être de rappeler qu'au cours des trois dernières années nous avons assuré tout le transport aérien nécessaire à l'entretien, ou du moins au ravitaillement, du secteur central de la ligne D.E.W. Durant ces trois années, nous avons fourni tous les appareils nécessaires au transport des approvisionnements d'Edmonton en direction du nord jusqu'aux deux principales bases du secteur central de la ligne D.E.W., et de là de chaque côté tout le long de la ligne. Pendant toute cette période, l'entrepreneur chargé du fonctionnement de la ligne D.E.W. n'a pas eu, que je sache, de graves raisons de se plaindre. De plus, nous avons maintenu notre service à horaire fixe depuis Edmonton jusque dans la vallée du Mackenzie; nous avons desservi autant de centres que l'Eldorado Aviation Limited en dessert actuellement et cela, je le répète, jusque dans des endroits aussi loin vers le nord qu'Inuvik et Tuktoyaktuk.

M. PITMAN: Voici un passage du rapport de la maison Price Waterhouse:

Ses propres calculs, d'après le volume de transport actuel, font voir que les tarifs de la P.W.A. dépasseraient par \$73,376 les frais de l'Eldorado Aviation, tandis que d'après nos calculs l'excédent serait de \$251,857.

Autrement dit, pour son volume actuel de marchandises, l'Eldorado devrait payer un surcroît de \$73,000 ou, laissant de côté les \$857, de \$178,000. Avez-vous quelque rapport ou des chiffres indiquant qu'il en coûterait moins à l'Eldorado Mining and Refining si la P.W.A. se chargeait de tous les services?

M. HARRIS: Je crois que notre analyse a été déposée. Je n'en suis pas certain mais je crois l'avoir vue. Je pense que les prétentions de la P.W.A. de pouvoir assurer ces services sans qu'il en coûte plus cher à l'Eldorado Mining and Refining et l'opposition ou les prétentions contraires de la maison Price Waterhouse reposent sur une différence d'opinions quant à l'opportunité d'ajouter ou de soustraire certains éléments accessoires du coût global mentionné par l'Eldorado Aviation, de façon à placer les frais sur une base permettant d'établir une véritable comparaison. On est encore loin de s'entendre quant aux éléments de frais qu'il y a lieu d'ajouter aux frais mentionnés par l'Eldorado Aviation ou de soustraire de ces frais. Par conséquent, la question de savoir si les services proposés par la P.W.A. peuvent être assurés par l'Eldorado Aviation sans frais additionnels semble reposer sur la possibilité d'ajouter quelques-uns de ces frais à ceux qu'a déclarés l'Eldorado Aviation ou d'en soustraire.

M. PITMAN: Il est bien certain qu'un aspect important de l'Eldorado Aviation est la disponibilité d'avions en cas d'urgence. M. Gilchrist a dit que cette disponibilité d'avions pour transporter des machines et du personnel très rapidement dans le cas de situations imprévisibles est de première importance. La P.W.A. a-t-elle des avions dont elle pourrait disposer pour transporter des hommes à un moment d'avis et servir les intérêts de la société?

M. HARRIS: Je le crois. A l'heure actuelle, la P.W.A. a en service pour le transport d'Edmonton vers le nord trois DC-4, cinq super-46 et deux DC-3, alors que l'Eldorado n'a qu'un DC-4 et un DC-3. Je suppose qu'il arrive une avarie à ce DC-4 de l'Eldorado et qu'il demeure immobilisé pendant deux semaines ou un mois en attendant l'arrivée de pièces, ou qu'il ait besoin d'une revision majeure exigeant deux semaines, un mois, ou six semaines, la société n'a rien pour le remplacer. Le DC-3 le remplacerait mal. Je crois que dans ces conditions l'entreprise de l'Eldorado n'a plus les ressources nécessaires. Par contre, si un des appareils de la P.W.A. est retenu au sol pour des réparations, une revision ou d'autres choses du genre, nous pouvons puiser à un groupe de huit appareils de qualité à peu près comparable.

M. PITMAN: Vous avez ces appareils en réserve?

M. HARRIS: Non; ce ne sont pas tous des avions de réserve. Nous les employons pour le service régulier.

M. PITMAN: Je m'adresse maintenant à M. Caywood. Y a-t-il jamais eu à l'Eldorado Aviation un cas où vos avions ont été incapables d'assurer le transport de vos matériaux à la suite d'une panne?

M. CAYWOOD: Au cours des 17 années d'exploitation, il est peut-être arrivé des fois où il a fallu louer un appareil d'une autre société.

M. PITMAN: Entendu.

M. NIELSEN: A ce sujet, n'est-il pas vrai, monsieur Harris, que la P.W.A. assure au moyen de ces appareils un service à horaire fixe six jours par semaine dans tout le versant du Mackenzie.

M. HARRIS: Oui, mais pas dans tout le versant du Mackenzie. Notre service est fondé sur les besoins des différents centres. Nous assurons le service six jours par semaine jusqu'à Uranium City, Fort Smith et Yellowknife, puis de là nous nous rendons vers le nord jusqu'à Inuvik deux jours par semaine, parce que c'est tout ce que le volume de transport peut justifier; au cours de l'été, lorsque le volume augmente, le service devient plus fréquent. Nous assurons le service six jours par semaine dans cette région en général depuis quelque temps et nous avons bien l'impression qu'ainsi nous pourrions faire encore mieux. Si la P.W.A. acquiert l'Eldorado Aviation Limited, nous arriverons, croyons-nous, à faire jusqu'à neuf ou dix voyages par semaine jusqu'à Uranium City.

M. NIELSEN: A horaire fixe?

M. HARRIS: Oui.

M. PITMAN: Monsieur le président, il a été question, je crois, de la possibilité pour la P.W.A. d'absorber le personnel de l'Eldorado.

M. HARRIS: Oui, nous avons offert de le faire.

M. PITMAN: Vous l'avez offert. Le coût est une chose qui m'intéresse. Vous avez mentionné en particulier que l'Eldorado n'aurait pas à faire d'autres immobilisations, qu'elle n'aurait pas à acheter d'autres appareils, et vous avez ajouté que c'était là un argument en faveur de l'acquisition de cette entreprise par la P.W.A. Prévoit-on (la question s'adresse plutôt à l'autre témoin) que l'Eldorado devra se procurer d'autres avions?

M. CAYWOOD: Pas dans un avenir prévisible.

M. PITMAN: Alors d'après vous cette question n'a pas de rapport avec le coût, elle n'a rien à voir au coût relatif du maintien du service par l'Eldorado Aviation et de l'acquisition de ce service par la P.W.A.?

M. CAYWOOD: Je crains de ne pas avoir très bien saisi la question.

M. PITMAN: Un des principaux arguments de la P.W.A. est que l'Eldorado n'aura pas à affecter des capitaux à l'achat d'avions. Vous êtes à peu près convaincu qu'il n'y aura pas de forts placements de capitaux?

M. CAYWOOD: Oui; du moins nous n'en prévoyons pas.

M. SLOGAN: Vu la fermeture de certaines mines d'uranium, croyez-vous, monsieur Caywood, que le volume d'affaires de la société d'aviation peut fléchir au point où il pourra sembler avantageux de vendre l'entreprise?

M. CAYWOOD: Est-ce à moi que vous posez cette question?

M. SLOGAN: Peut-être devrais-je plutôt l'adresser à M. Gilchrist. Pensez-vous que dans cette région l'exploitation de la mine peut ralentir de façon très prononcée?

M. GILCHRIST: Le volume diminuera probablement mais pas autant qu'on le prévoit, puisque nous transportons vers le nord plus d'approvisionnements que nous ne le faisons autrefois. Cependant, la mine est fermée depuis plusieurs mois et nous n'avons pas encore noté une augmentation de frais pouvant indiquer qu'il serait à l'avantage de l'Eldorado de vendre l'entreprise d'aviation.

M. NIELSEN: Pour continuer dans le même sens que M. Slogan, vous estimez que l'entreprise d'aviation de la société minière assure des économies appréciables et que vous n'avez pas, en ce qui a trait à cette entreprise, à exiger de l'acheteur définitif de l'uranium plus que le coût du transport effectué par la société d'aviation.

M. GILCHRIST: Voilà un aspect très important de l'exploitation pour notre propre compte de notre service d'aviation. Nous devons vendre notre produit sur le marché international et toute augmentation de nos frais nous nuira sur ce marché. Jusqu'à présent, personne ne nous a démontré qu'en vendant notre service d'aviation nous améliorerons notre situation sur le marché international. En outre, si vous prenez connaissance du mandat que nous avons reçu et qui est exposé à la première page du mémoire que j'ai présenté le 3 mars, vous constaterez que nous devons exploiter cette société à la manière d'une société privée. En d'autres termes, nous devons la maintenir sur une saine base de rentabilité, c'est-à-dire l'exploiter au plus bas coût possible. Jusqu'ici personne ne nous a prouvé, du moins à notre satisfaction, que d'autres peuvent accomplir la tâche à meilleur compte que nous le faisons nous-mêmes.

M. NIELSEN: Ceci ne vous met-il pas dans une situation plus avantageuse que les producteurs privés d'uranium?

M. GILCHRIST: Non, puisque les autres n'ont pas de problème de transport aérien.

M. NIELSEN: Pourquoi?

M. GILCHRIST: Du point de vue des problèmes de transport, la situation n'est pas du tout la même à Elliott Lake, par exemple, et à Beaverlodge.

M. NIELSEN: N'est-il pas vrai qu'aucun producteur privé n'a son propre service d'aviation?

M. GILCHRIST: Gunnar a un service semblable; elle se trouve dans la même région.

M. NIELSEN: Quelle en est l'importance?

M. GILCHRIST: La société possède un DC-3 avec lequel elle transporte actuellement tous ses produits, son personnel et ce dont elle a besoin au jour le jour.

M. NIELSEN: La région où se trouve Gunnar est-elle desservie par une autre société d'aviation à horaire fixe?

M. GILCHRIST: Pas en ce moment, à ma connaissance. Cette entreprise n'est qu'à vingt milles de la nôtre et elle a un aéroport régulier. Je ne saurais dire s'il y a eu quelque démarche afin d'en faire un arrêt le long du parcours de la P.W.A. ou d'une autre société d'aviation.

M. NIELSEN: Je m'adresse ici à M. Harris. Avez-vous jamais songé à cette région?

M. HARRIS: Oui. A l'heure actuelle, la P.W.A. dessert Uranium City et Gunnar a son propre DC-3 et assure le service de sa mine alors que l'Eldorado

Mining and Refining s'occupe de son entreprise d'Eldorado. Franchement, la P.W.A. était intéressée aux services aériens des deux sociétés. Elle s'est adressée d'abord à l'Eldorado parce que c'est le service le plus important et sûrement le plus attrayant. Elle n'a pas fait de proposition à la Gunnar parce que jusqu'ici, du moins à ma connaissance, rien n'est encore réglé dans le cas de l'Eldorado Mining and Refining.

M. NIELSEN: Il est un autre point que j'aimerais tirer au clair. N'est-il pas vrai, monsieur Harris, que vous êtes tenus d'assurer à Uranium City un service à horaire fixe six jours par semaine?

M. HARRIS: C'est juste. Nous ne pouvons pas modifier notre horaire, c'est-à-dire réduire la fréquence du service, sans l'approbation de la Commission des transports aériens. De plus, nous avons un contrat avec le ministère des Postes qui nous oblige à assurer le service du courrier à Uranium City six jours par semaine. Ce contrat également nous empêche d'espacer notre service. Il est bien certain que, par suite de la réduction du volume d'affaires obtenu dans la région d'Uranium City depuis la fermeture de plusieurs mines secondaires le printemps dernier, nous devons demander au ministère des Postes l'autorisation de réduire notre service du courrier. A moins d'obtenir d'autres affaires dans la région, nous devons également demander à la Commission des transports aériens de modifier notre service et de le réduire à moins de six voyages par semaine.

M. NIELSEN: Le Comité doit-il conclure de vos paroles, monsieur Harris, que le transport des voyageurs et des marchandises vers la région d'Uranium City est insuffisant pour rendre votre entreprise rentable?

M. HARRIS: Notre service entre Edmonton et Uranium City est déficitaire depuis le mois de juin dernier environ. Depuis (je ne saurais préciser le mois sans consulter les dossiers), mais depuis la fermeture des mines indépendantes de la région, le volume du transport est insuffisant pour justifier le service actuel. Nous perdons de l'argent chaque mois.

M. NIELSEN: Supposons que la Pacific Western obtienne l'entreprise de l'Eldorado, ou du moins le droit exclusif de desservir cette région, est-ce que tous les gens de la région, qui ne sont pas actuellement desservis par l'Eldorado, bénéficieraient de la baisse du coût du transport des marchandises et des voyageurs?

M. HARRIS: Oui; nous avons annoncé dans nos propositions, ou du moins certainement dans une déclaration à la Commission des transports aériens, que nous déposerions pour toute la région un tarif équivalant à celui que nous avons offert à l'Eldorado Mining and Refining. Le public en général, dans la région d'Uranium City, en profiterait dans la même mesure; le tarif-marchandises serait réduit jusqu'au même chiffre.

M. FORGIE: Monsieur le président, j'aimerais savoir du témoin depuis combien de temps sa société est autorisée à exercer son activité dans cette région du pays. Quand la licence initiale a-t-elle été accordée?

M. HARRIS: Dans la région du fleuve Mackenzie?

M. FORGIE: Dans la région où vous venez en concurrence avec l'Eldorado.

M. HARRIS: Nous avons commencé notre activité en juillet 1959.

M. NIELSEN: Il y aurait lieu de préciser cependant que la région avait été desservie pendant plusieurs années auparavant par les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien. C'est exact, n'est-ce pas?

M. HARRIS: Les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien avaient desservi cette région depuis leurs débuts. Cette entreprise a été formée par la fusion de diverses petites sociétés indépendantes qui desservaient la région depuis les premières années 30. Les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien ont été constituées en 1938 ou 1939 (je ne suis pas très sûr de la date) et elles ont assuré ce service jusqu'en 1959, lorsque nous avons obtenu la licence.

M. FORGIE: C'était après la découverte du gisement de minerai?

M. HARRIS: Oui; ces lignes desservaient la région après la découverte du minerai.

M. DRYSDALE: J'ai une autre question à poser. Pourriez-vous me dire si les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien ont formulé quelque observation ou présenté quelque demande à la Commission des transports aériens lorsque la demande de l'Eldorado Aviation a été étudiée par la Commission en 1953? Si elles ne l'ont pas fait, pour quelle raison? D'après le compte rendu il n'y a pas eu d'opposition au projet de l'Eldorado Aviation d'établir un service à prix coûtant dans la région. Est-ce là une disposition habituelle d'une licence de la classe 5 et est-il habituel en pareilles circonstances de ne pas recevoir d'opposition devant la Commission des transports aériens?

M. HARRIS: Je ne dirais pas que c'est habituel mais je ne dirais pas non plus que c'est inusité. Il y a beaucoup de sociétés détentrices de licences de la classe 5 qui exploitent des avions privés dans diverses régions. La plupart le font dans des régions non desservies par un voiturier public offrant un service régulier. Évidemment, je n'ai pas d'autorité pour répondre au nom des Lignes aériennes du Pacifique-Canadien.

M. DRYSDALE: Ce sont vos prédécesseurs et je ne vois pas très bien pourquoi elles n'ont pas protesté à l'arrivée dans la région d'un concurrent qui aujourd'hui transporte également des voyageurs, sans autorisation semble-t-il.

Autres questions: M. Gilchrist a dit que son groupe avait soumis à la Commission des transports aériens un exposé d'opinion à ce sujet le 1^{er} mars 1961. Quelle est actuellement votre situation devant la Commission et si toute cette affaire n'a rien de formel comment se fait-il que la Commission en est saisie?

M. HARRIS: La Commission des transports aériens est l'organisme qui réglemente toutes nos actions. L'activité de la Pacific Western Airlines en qualité de voiturier commercial est en tous points soumise aux règles, au règlement et à la surveillance de cette Commission.

M. DRYSDALE: Alors, que fait la Pacific Western Airlines devant la Commission à l'heure actuelle?

M. HARRIS: C'est de la Commission que dépend l'obtention d'une licence.

M. DRYSDALE: J'en conviens mais voici ce que je voudrais tirer au clair. La Commission est-elle dans la situation d'un juge? Est-elle en mesure de déterminer si oui ou non l'Eldorado Aviation rend ses services à moins que son prix coûtant et si, par conséquent, elle doit continuer son entreprise. Est-elle aussi en mesure de déterminer si oui ou non vous serez en mesure d'assurer le service dans cette région particulière?

M. HARRIS: Je crois qu'elle est en mesure d'obtenir ces renseignements et de se prononcer. Je ne saurais dire si elle le fera ou non, mais elle est sûrement en mesure de le faire.

M. DRYSDALE: Nous avons ici un représentant de la Commission. Pourrions-nous avoir des précisions à ce sujet?

Le PRÉSIDENT: M. Green est ici, monsieur Drysdale.

M. NIELSEN: J'aurais une autre question à poser avant que M. Drysdale interroge M. Green. Depuis qu'elle a succédé aux Lignes aériennes du Pacifique-Canadien en 1959, la P.W.A. a-t-elle gardé les mêmes parcours, ou en a-t-elle abandonné ou ajouté?

M. HARRIS: Elle a prolongé certains parcours, mais elle n'en a pas abandonné. Le service a été maintenu à la même fréquence mais elle a ajouté à la capacité des appareils mis à la disposition des habitants de la région, de sorte qu'en général, aujourd'hui, ses appareils sont plus gros et plus rapides.

M. NIELSEN: En général, le service a été amélioré?

M. HARRIS: La capacité a été augmentée dans une certaine mesure.

M. DRYSDALE: Monsieur Green, est-il possible,—j'aurais pu poser la même question à M. Gilchrist,—d'avoir au dossier le texte de la licence classe 5?

M. GREEN: Elle y est déjà.

M. DRYSDALE: Avez-vous des renseignements au sujet des procédures de 1953 et pourriez-vous nous dire ce qui est arrivé à cette époque à propos des déclarations de l'Eldorado Aviation, dont j'ai parlé plus tôt?

M. GILCHRIST: A la dernière page du volume.

M. DRYSDALE: Si les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien avaient l'occasion de comparaître devant la Commission, y a-t-il des raisons pour qu'elles ne l'aient pas fait?

M. GREEN: Je n'en connais pas. L'occasion a sûrement été offerte aux tiers de comparaître. Si cela peut vous être utile, je veux bien déposer la décision de la commission accordant la licence classe 5 à l'Eldorado.

M. DRYSDALE: Cela pourrait nous être utile.

M. GREEN: En accordant cette licence, la Commission devait s'assurer que le service était dans l'intérêt public. La décision énumère les restrictions imposées à la licence.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Drysdale, cette décision sera reproduite en appendice au compte rendu d'aujourd'hui.

M. GREEN: Il n'y a eu aucune opposition de la part de qui que ce soit à la délivrance de la licence.

M. DRYSDALE: Ainsi, toute personne avait la faculté de comparaître? Puisque cette faculté existait, rien n'empêchait les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien d'intervenir devant la Commission et de formuler de l'opposition?

M. GREEN: Rien, à ma connaissance.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous, monsieur Green, donner la date de cette décision?

M. GREEN: Il s'agit de la décision n° 745 du 14 mai 1953.

M. DRYSDALE: Pour mettre les choses au point, pourriez-vous nous dire à quel titre la Commission des transports aériens est saisie de cette question et quelle est au juste la situation? M. Gilchrist a laissé entendre qu'il n'y avait rien de formel. Pourriez-vous nous indiquer ce qui en est?

M. GREEN: Pas de façon précise. Parmi les attributions de la Commission des transports aériens se trouvent, aux articles 11 et 12, je crois, de la Loi sur l'aéronautique, celles de faire des enquêtes au sujet de l'aviation civile et de conseiller le Ministre en ce qui a trait à l'aviation civile. Au printemps de 1960, la Pacific Western a fait des représentations à ce sujet à la Commission et, en même temps, elle aurait envoyé, semble-t-il, à l'Eldorado Mining and Refining une proposition visant seulement l'acquisition du service entre Edmonton et Beaverlodge. Le conseil d'administration de l'Eldorado a avisé notre Commission qu'il avait rejeté cette offre. La Pacific Western a alors envoyé un autre message à la Commission disant que sa proposition avait du bon. On a signalé à la Western Pacific que sa proposition n'était pas complète, puisqu'elle ne visait pas tout le service de l'Eldorado et de la Northern Transportation. A la suite de cette remarque et en se fondant sur des renseignements librement échangés entre l'Eldorado et la Pacific Western, cette dernière a fait une nouvelle analyse de la situation visant tout le service, y compris les centres du Grand Nord. Comme la Commission doit tenir le ministre des Transports au courant de ce qui se passe dans l'aviation civile, elle lui a effectivement signalé cette situation. Plus tard, à la demande du Ministre, je crois, le renseignement a été communiqué à l'Eldorado qui, comme l'indique le compte rendu, a confié à la maison Price Waterhouse la tâche de faire une analyse de la situation et un

rapport. Le premier rapport de Price Waterhouse vise, je crois, l'offre faite par la Pacific Western en mai. Après avoir examiné son propre rapport, la P.W.A. a présenté en décembre une nouvelle offre qui a également été analysée dans un rapport subséquent de Price Waterhouse dont vous avez, n'est-ce pas, le texte au compte rendu.

Donc, pour ce qui est de la situation actuelle, la Commission n'a pas songé à faire quoi que ce soit au sujet de la licence; elle s'est contentée d'agir d'une façon consultative, que vous pouvez appeler non officielle mais qui est quand même prévue par cet article de la loi. Elle a tenu le ministre des Transports et celui du Commerce au courant du point de vue de l'Eldorado. Elle a saisi les deux ministres des dernières propositions et a exprimé son avis quant à la ligne de conduite à adopter au cas où ils voudraient en arriver à une décision. Elle a déclaré qu'en fin de compte il s'agissait d'une question de politique ministérielle et que le mieux qu'elle pouvait faire était de relever les points en litige entre les deux parties, d'en faire une analyse et de présenter un rapport fondé sur ses enquêtes sur place.

M. DRYSDALE: Comme commission, êtes-vous en mesure d'étudier la question du coût?

M. GREEN: Je le crois.

M. DRYSDALE: Voici pourquoi je pose la question: Dans sa déclaration à la page 43 du rapport initial, dont j'ai fait mention à la séance du 13 avril, M. Gilchrist a dit que la société, en parlant de l'Eldorado Aviation, détient une licence de la classe 5 de la Commission des transports aériens qui lui permet d'assurer des services aériens à prix coûtant en vertu de contrats avec la société-mère. Je cite ses paroles:

La compagnie détient une licence de la classe 5 de la Commission des transports aériens qui lui permet d'assurer des services aériens à prix coûtant en vertu de contrats avec la compagnie-mère.

Cela est-il de la compétence de la Commission et comment définiriez-vous le coût en pareilles circonstances? En d'autres termes, une filiale d'une société d'État est-elle tenue d'acquitter ses propres dépenses?

M. GREEN: Le mieux que la Commission puisse faire, je pense, est d'indiquer en quoi les deux documents diffèrent.

M. DRYSDALE: C'est en 1953 qu'a été demandée la licence initiale à laquelle il n'y a pas eu d'opposition. Comme l'a dit M. Gilchrist, il s'agissait d'un service à prix coûtant. Est-il habituel pour la Commission d'accorder une licence à ces conditions, c'est-à-dire de permettre le service à prix coûtant?

M. GREEN: Dans le cas d'une licence de la classe 5, la question des frais et du tarif intéresse moins la Commission que s'il s'agissait d'un voiturier public. Contrairement au voiturier commun, le détenteur d'une licence de la classe 5 n'est pas tenu de déposer son tarif auprès de la Commission pour la bonne raison qu'il offre un service, non pas au public en général, mais à un certain nombre de clients bien précis aux termes de contrats spécifiques déposés auprès de la Commission.

M. DRYSDALE: Du point de vue du transport des voyageurs, sur quoi se fonde la classification d'un voiturier?

M. GREEN: Un voiturier de la classe 5 ne peut exercer son activité qu'en conformité de son contrat ou qu'en exécution d'un contrat ou de contrats bien précis qui doivent être mentionnés. Dans ce cas-ci, il s'agit de la Northern Transportation Company Limited et de l'Eldorado Mining and Refining Limited.

M. DRYSDALE: Que faut-il entendre par là. Est-ce dire que la société peut transporter des voyageurs, du moins pour ce qui est de la Commission? Si elle ne le peut pas, d'où vient la restriction?

M. GREEN: Dans le cas de la Northern Transportation, la licence précise que les voyageurs doivent être des employés de la société. C'est du moins mon impression. Cette condition est précisée dans la licence.

M. DRYSDALE: Il suffit alors de savoir si la licence le permet?

M. GREEN: Excusez. C'est le contrat, je veux dire le contrat déposé, qui le précise et non la licence.

M. GILCHRIST: Nous déposerons les deux contrats.

Le PRÉSIDENT: Est-ce convenu?

(Convenu.)

M. GREEN: Dans le cas de l'Eldorado, la permission est un peu plus large. La société peut transporter tout ce qui est requis par l'Eldorado Refining Company, voyageurs et le reste.

M. DRYSDALE: A toutes fins utiles, lorsque la Commission des transports a accordé une licence de la classe 5, elle ne cherche pas à exercer quelque surveillance que ce soit?

M. GREEN: Sauf si un conflit est porté à notre attention. Évidemment, le voiturier de la classe 5 nous présente des rapports financiers et statistiques.

M. DRYSDALE: Alors vous ne savez pas si le voiturier en cause réalise des bénéfices ou non, ou s'il arrive tout juste à faire ses frais?

M. GREEN: Excepté dans la mesure où cette situation apparaît dans les états financiers déposés.

M. DRYSDALE: Et cela ne vous intéresse pas?

M. GREEN: Pas normalement, à moins que la situation ne nous soit signalée.

M. DRYSDALE: Quand à vous, peu importe qu'un voiturier arrive tout juste à récupérer ses dépenses et même qu'il subisse une perte. Vous ne faites pas d'analyse pour savoir s'il offre son service à prix coûtant?

M. GREEN: Nous pouvons faire une étude de ce genre et nous sommes tout disposés à la faire à la demande d'un voiturier public qui se dirait lésé, ou à la demande du ministre des Transports.

M. DRYSDALE: Mais vous n'en avez pas fait dans le cas à l'étude?

M. GREEN: Pas d'année en année.

M. DRYSDALE: Appliqueriez-vous les mêmes principes à une filiale d'une société de la Couronne qu'à une société commerciale, à la P.W.A., par exemple. Appliqueriez-vous les mêmes normes quant au coût, puisque le coût et d'autres facteurs sont en cause?

M. GREEN: Tout dépend du point de vue du gouvernement. Dans la situation actuelle, je crois que nous mentionnerions des normes différentes et indiquerions ce que la différence représente en dollars.

Après que la situation aurait été analysée, on pourrait répondre que c'est une question de politique générale. On pourrait appliquer les mêmes normes de deux façons, comme elles s'appliquent à une industrie privée ou comme elles s'appliquent aux voituriers aériens commerciaux.

M. DRYSDALE: Supposons que la Commission des transports aériens impose à l'Eldorado une norme établie à un certain montant. Essayons de déterminer ce que cela représenterait ou quel serait ce montant si l'Eldorado était exploitée à la façon d'une entreprise commerciale et était censée rapporter des bénéfices.

M. GREEN: Nous avons fait certaines études préliminaires en ce sens à Ottawa. A la suite de ces études, nous avons cru qu'il y aurait là beaucoup de travail à faire. La Commission a demandé au ministre des Transports s'il désirait qu'elle poursuive son enquête.

La Commission peut le faire, elle peut pousser plus loin son enquête, à la demande du ministre des Transports ou du ministre du Commerce. Je me sentrais bien plus en mesure de me prononcer si nous étions quelques semaines plus tard, si cette enquête était terminée.

M. DRYSDALE: Ainsi, à l'heure actuelle, vous n'êtes pas en mesure de parler de l'Eldorado comme entreprise commerciale et de dire si ses frais se comparent à ceux de la P.W.A. Il me semble assez évident que l'Eldorado, qui reçoit tout juste assez pour acquitter ses dépenses quelles qu'elles soient, doit tout de même, d'une façon générale, être exploitée de la même manière qu'une société commerciale.

M. GREEN: C'est ce qu'on trouve dans des instructions fournies dans un mémoire du ministre des Transports, également signé par le ministre du Commerce, en date du 14 avril.

M. DRYSDALE: Pourriez-vous donner lecture de ces instructions?

M. GREEN: Volontiers. Elles sont datées du 14 avril 1961 et en voici le texte:

Veuillez, en vous fondant sur des données financières à jour, faire une analyse des exposés que vous avez reçus de la P.W.A. et de l'Eldorado, puis me présenter un rapport détaillé de vos conclusions, y compris vos constatations quant à la possibilité pour la P.W.A. d'assurer à l'Eldorado Mining and Refining les services aériens dont elle a besoin et des précisions quant au surcroît de coût en cause, s'il en est.

Ce sont là des instructions assez larges. Je crois que notre personnel aura l'occasion de se rendre sur les lieux et de faire une étude qui n'a pas été faite jusqu'aujourd'hui.

M. DRYSDALE: Quand pensez-vous que ce rapport sera disponible?

M. GREEN: Des membres de notre personnel iront à Edmonton la semaine prochaine et, de là, ils se rendront à Uranium City et à Vancouver. L'équipe comprendra l'analyste financier de la Commission, qui est un comptable expert, et l'analyste de l'exploitation. Ces messieurs devraient être en mesure de soumettre un rapport préliminaire à la Commission d'ici trois semaines. Ensuite, la Commission présentera son rapport au Ministre qui décidera ce qu'il y a à faire.

Le PRÉSIDENT: M. Gilchrist m'a remis deux ententes en date du 13 mai 1953. L'une est entre l'Eldorado Aviation Limited et la Northern Transportation Company Limited et l'autre entre l'Eldorado Aviation Limited et l'Eldorado Mining and Refining Limited.

Désirez-vous que ces ententes soient publiées en appendices au compte rendu d'aujourd'hui?

(Adopté.)

M. PITMAN: Je désire poser une question au sujet de la P.W.A. Elle se rapporte à la question du coût qui est mentionné à la page 449 du mémoire de l'Eldorado Mining and Refining au sujet de l'Eldorado Aviation Limited. Je me reporte ici au Fascicule n° 9 des procès-verbaux et des témoignages de notre comité. Au paragraphe (1), je lis:

Le contrat avec la P.W.A. (art. 8, p. 3) exigerait que l'Eldorado consente à expédier tous les concentrés d'uranium qui découlent de sa propre production ou de celle de ses sous-traitants, d'Uranium City à Edmonton et par la P.W.A., à moins que le transport par avion des minerais d'uranium ne soit *expressément interdit* par l'agence du gouvernement des États-Unis qui achète en fin de compte, par contrat, le minerai d'uranium dont il s'agit. Une telle expédition par avion ne serait jamais *expressément interdite*, mais, comme il est indiqué ci-dessus, l'acheteur pourrait réviser les arrangements, de sorte qu'il n'ait à payer que pour le coût d'une expédition par eau et par rail. En conséquence, l'Eldorado ne peut donner l'assurance à la P.W.A. qu'elle continuera d'expédier par les airs des concentrés de minerai. Si ces expéditions vers le sud

cessaient, il va de soi que la P.W.A. ne pourrait maintenir le tarif proposé à l'égard des expéditions vers le nord à destination de Beaverlodge, qui se font à un prix bien inférieur à celui qui est offert au public.

Pouvez-vous répondre à cette question? Comment pourriez-vous continuer si une telle situation persistait?

M. HARRIS: Il est évident que nous ne le pourrions pas.

M. PITMAN: Alors, il vous faudrait obtenir de l'Eldorado un contrat que celle-ci est incapable de vous consentir.

M. HARRIS: Non. Pourvu qu'on nous donne une assurance raisonnable, je crois que les mots «*expressément interdit*» pourraient être supprimés. Une autre forme d'assurance pourrait y être substituée. Cependant, il nous faut être assurés que, dans des circonstances normales, nous continuerons de recevoir le transport des concentrés d'uranium d'Uranium City vers le sud. Autrement, il est évident qu'il nous est impossible d'offrir les tarifs que nous avons mentionnés.

M. PITMAN: Ne pourriez-vous pas fournir les autres services qui sont nécessaires au fonctionnement des sociétés extractives?

M. HARRIS: Naturellement, tout dépendrait du volume de marchandises et du nombre de personnes à transporter vers le nord. Si la demande de ce chef est à peu près du même ordre qu'elle l'est aujourd'hui, il faudra quand même un service fréquent afin d'accommoder le client. Comme chacun le sait, la grande difficulté, le grand problème dans la région du Mackenzie vient de ce que le volume de transport est toujours beaucoup plus considérable vers le nord que vers le sud. Il s'agit toujours d'un service en un sens. On transporte des marchandises et on revient à vide. S'il est possible d'obtenir des cargaisons pour le voyage de retour vers le sud, les tarifs vont baisser. Par contre, si les expéditions aériennes de concentrés d'uranium de Beaver Lodge viennent à cesser, le coût du service de l'Eldorado Aviation par tonne-mille sera probablement doublé.

M. PITMAN: J'aimerais poser à M. Gilchrist une question au sujet de la possibilité de refus de l'organisme américain d'acquitter ces frais supplémentaires, dont il est question à la page 449. On y dit que jusqu'ici ces frais ont été approuvés mais que si l'E.A.L. n'arrivait pas à justifier l'augmentation que comporte la proposition de la P.W.A., l'excédent ne pourrait pas être récupéré. En d'autres termes, l'organisme américain n'a pas l'intention de subventionner une société commerciale d'aviation canadienne. Quelle est votre opinion? Croyez-vous qu'il sera possible de justifier l'augmentation du coût si la P.W.A. obtient le contrat?

M. NIELSEN: Je propose l'ajournement, monsieur le président.

M. GILCHRIST: Il est bien certain que si le tarif augmente sensiblement, les Américains y regarderont de très près et que, comme il y a en ce moment surabondance d'uranium aux États-Unis, si le coût du transport par avion monte de façon trop marquée, ils nous demanderont de garder notre produit jusqu'au printemps et de l'expédier alors par barges. Ils ont parfaitement le droit de le faire et je suis bien persuadé qu'ils le feront si les prix viennent à augmenter dans de trop fortes proportions.

M. PITMAN: Ce qui confirme votre crainte de fortes répercussions sur le marché de l'uranium.

M. GILCHRIST: Oui.

M. PITMAN: Vous avez dit qu'un facteur important est le fait qu'à cause du besoin de service d'urgence, les travaux d'exploration seraient gravement entravés. Pensez-vous qu'une société privée pourrait assurer le genre de service dont l'Eldorado Mining and Refining a besoin?

M. GILCHRIST: Je le répète, personne ne nous a encore prouvé que d'autres peuvent assurer le service de façon plus économique que nous le faisons nous-mêmes. Nous avons déclaré à la P.W.A. que nous étions bien prêts à en venir

à quelque sorte d'entente si on nous démontrait que nous économiserions un peu d'argent. Il faut se rappeler que cela est d'une extrême importance pour l'activité de la Northern Transportation dans toute la région.

Je ne me rappelle pas exactement les chiffres mais, sauf erreur, le rapport de Price Waterhouse indique qu'il en coûterait de \$30,000 à \$40,000 de plus à la Northern Transportation. D'après les bénéfices que nous obtenons de la Northern Transportation, vous pouvez constater que c'est là une question très sérieuse non seulement pour la société mais pour la population du bassin du Mackenzie. En d'autres termes, cela pourrait provoquer une hausse des tarifs de la Northern Transportation.

M. PITMAN: La difficulté semble venir de ce que vos avions voyagent à vide vers le sud tandis que ceux de l'Eldorado voyagent à vide vers le nord, ou du moins moins chargés vers le nord que vers le sud. C'est ce déséquilibre entre le nord et le sud qui cause la hausse des tarifs et la P.W.A. transporte un plus fort volume de marchandises vers le nord que vers le sud. Est-ce là la différence?

M. HARRIS: En partie. Nous transportons plus de personnes vers le nord quoique dans ce cas il y a meilleur équilibre. Je pense plus particulièrement aux marchandises et, dans ce cas, le volume de transport est plus fort vers le nord que vers le sud. Cependant, ce n'est là qu'une partie de la difficulté. Le véritable problème vient de ce que, depuis la fermeture des mines indépendantes de la région d'Uranium City, le volume du transport est tout simplement insuffisant. A part les gens rattachés à l'Eldorado Mining and Refining, il n'y a pas assez de personnes dans la région d'Uranium City pour justifier quelque service que ce soit. Ainsi, même en direction du nord, nos avions sont loin d'être chargés à capacité.

A l'heure actuelle, nos appareils sont chargés à environ 47 p. 100 de leur capacité en direction du nord et à environ 24 p. 100 en direction du sud. Ainsi, même s'il existe effectivement un certain déséquilibre, le fait est que, ni dans un sens ni dans l'autre, nous n'avons en ce moment assez de transport pour justifier le service actuel.

M. PITMAN: Ne serait-il pas possible d'en arriver à un régime quelconque de collaboration de façon à compenser l'écart entre le nord et le sud, puisque les deux services semblent complémentaires? Qu'en pensez-vous, monsieur Gilchrist? Y aurait-il moyen d'employer les services de la P.W.A. pour une partie de votre tâche?

M. GILCHRIST: Nous n'avons jamais étudié cet aspect de la question mais, à première vue, je doute que nous puissions abandonner une partie du travail et nous en tirer par une réduction de notre coût actuel. Nous revenons toujours au nombre de dollars qu'il en coûte à l'Eldorado pour transporter les personnes et les marchandises qui doivent être transportées par avion à destination de son entreprise. Nous considérons le nombre de dollars en cause et non le coût par mille. Si le recours à la P.W.A. doit augmenter ce nombre de dollars, nous ne sommes pas intéressés. S'il le réduit, alors nous en sommes.

M. PITMAN: Une dernière question: D'après vous, ce supplément de coût de \$200,000 que mentionne Price Waterhouse est-il à peu près juste?

M. GILCHRIST: Vous avez ici mes lettres d'instructions à Price Waterhouse. Vous savez que j'ai demandé à cette maison d'analyser les propositions de la P.W.A. du point de vue de l'Eldorado. En d'autres termes, j'ai demandé s'il nous en coûterait plus d'argent ou non. Comme vous avez pu le constater, ces spécialistes sont entrés dans une foule de détails et en sont arrivés à un chiffre de quelque \$125,000. De mon côté, j'ai présenté notre propre mémoire signé de

ma main, où nous avons signalé divers faits auxquels ces spécialistes ne pouvaient pas attribuer une valeur monétaire mais qui ont quand même une valeur réelle pour nous. Si nous ajoutons aux \$125,000 mentionnés ces divers éléments qu'il est difficile d'apprécier en dollars, nous en arrivons à environ \$200,000.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, j'aurais encore une couple de questions à poser afin d'obtenir des précisions.

Le PRÉSIDENT: Vous pouvez continuer.

M. DRYSDALE: M. Nielsen a parlé tout à l'heure de votre déclaration au sujet de l'Eldorado Aviation, à la page 16 du rapport. Vous avez dit que le coût moyen par tonne-mille était de 21.46c., soit 2.16c. de moins qu'en 1959.

Pouvez-vous me dire quel est le coût moyen par tonne-mille pour le DC-4 et le DC-3? J'ai toujours des doutes au sujet des moyennes et je me demande si nous pouvons avoir la ventilation de ce coût moyen par tonne-mille.

M. GILCHRIST: Nous obtiendrons ces détails pour vous.

M. NIELSEN: Quand vous aurez ce renseignement, pourriez-vous, comme question d'intérêt général, nous dire ce qu'ont coûté à l'Eldorado Mining ou à la société d'aviation la préparation du rapport de Price Waterhouse et l'analyse que cette maison a faite?

M. GILCHRIST: Pour ce qui est du premier rapport, je puis vous en indiquer le coût immédiatement. C'est \$11,000.

M. DRYSDALE: Connaissez-vous le coût d'exploitation de l'hélicoptère Sikorsky? Je ne sais si vous le calculez en personnes-milles ou en tonnes-milles ou de l'une et l'autre façons à la fois.

M. GILCHRIST: M. Caywood possède le renseignement.

M. CAYWOOD: En 1960, le coût moyen par tonne-mille a été de \$0.1914 pour le DC-4 et de \$0.3181 pour le DC-3, ce qui a représenté une moyenne de \$0.2146.

M. DRYSDALE: Avez-vous les mêmes renseignements à propos de l'hélicoptère Sikorsky?

M. CAYWOOD: Le total pour l'année a été de \$41,302. Il s'agit là du coût global; je n'ai pas le détail par tonne-mille.

M. DRYSDALE: Il est encore un point que j'aimerais tirer au clair. M. Pitman vous a demandé si vous aviez eu à louer des appareils de l'extérieur et vous avez répondu que vous avez dû le faire en deux circonstances. Pouvez-vous me dire quand ce besoin s'est présenté et quelle en était la cause? Était-ce une panne de vos propres appareils?

M. CAYWOOD: Oui. Une fois, il s'agissait de changer un moteur à Yellowknife. Nous avons employé un appareil des Lignes aériennes du Pacifique-Canadien pour transporter le moteur de rechange.

M. DRYSDALE: Et l'autre fois?

M. CAYWOOD: Je ne me rappelle que celle-là. Il me faudrait songer davantage à l'autre. Cela se passait il y a déjà quelques années.

M. DRYSDALE: Selon vous, dans les conditions actuelles, vous avez tout le temps voulu pour le service et l'entretien de vos appareils?

M. CAYWOOD: Oui.

M. DRYSDALE: C'est-à-dire sans réduire le service?

M. CAYWOOD: A l'heure actuelle, nous avons un excédent de matériel.

M. DRYSDALE: Cela est compris dans le coût. Je note que le DC-3 coûte beaucoup plus cher. Y a-t-il une raison pour cette différence entre le DC-3 et le DC-4?

M. CAYWOOD: Cela vient de ce que nous avons un surplus de matériel et que nous n'employons pas nos appareils autant que nous pourrions le faire.

M. FORGIE: Diriez-vous du matériel de surplus ou du matériel de réserve?

M. CAYWOOD: De réserve.

M. DRYSDALE: Serait-il juste de dire que vous avez besoin de ce matériel pour les périodes de pointe?

M. CAYWOOD: Oui.

M. DRYSDALE: Et il est impossible d'employer ces appareils continuellement à cause de la nature de votre travail.

M. CAYWOOD: Nous avons besoin des deux appareils mais à un moment donné nous les employons plus de 2,600 heures par année chacun, tandis qu'aujourd'hui ils servent moins de 2,000 heures. Cependant, nous avons encore besoin des deux pour maintenir le service.

M. DRYSDALE: Je reviens à la question de M. Pitman. Si vous vous servez de l'hélicoptère Sikorsky uniquement à des fins d'exploration... Je veux parler de votre appareil actuel, c'est surtout à des fins d'exploration que vous l'employez, n'est-ce pas?

M. CAYWOOD: Oui.

M. DRYSDALE: Les installations actuelles d'entretien que vous avez à vos diverses bases... Du point de vue du coût, justifieraient-elles l'entretien du Sikorsky, si vous n'aviez que cet appareil? Ne vaudrait-il pas mieux en confier l'entretien à d'autres au moyen d'un contrat?

M. CAYWOOD: C'est juste. Nous avons un atelier complet d'entretien et de révision et certains de nos mécaniciens sont en mesure de s'occuper de l'hélicoptère.

M. NIELSEN: Ne serait-il pas mieux de ne pas l'avoir?

M. GILCHRIST: Non.

M. NIELSEN: A quoi sert l'hélicoptère en ce moment?

M. GILCHRIST: Nous sommes à installer une centrale hydro-électrique à environ 35 milles de Beaverlodge et nous l'employons pour assurer le service. Dans trois mois environ, nous ne nous en servirons plus.

M. NIELSEN: Quand cette tâche sera terminée, vous n'en aurez plus besoin?

M. GILCHRIST: Non.

M. DRYSDALE: D'après mes notes, M. Caywood a répondu à M. Pitman qu'il ne serait pas pratique de garder l'hélicoptère avec le service d'entretien actuel, que ce serait un moyen par trop coûteux. Aimerez-vous préciser? C'est ainsi que j'ai compris votre réponse à M. Pitman.

M. CAYWOOD: J'ai compris qu'on me demandait s'il nous en coûterait plus cher d'exploiter l'hélicoptère si nous n'avions pas les DC-3 et DC-4.

M. DRYSDALE: M. Pitman parlait du cas où vous cesseriez d'employer le DC-3 et le DC-4, et où la P.W.A. ne serait pas disposée à prendre l'hélicoptère. J'ai compris que votre réponse visait uniquement l'hélicoptère. Il serait encore plus économique d'en assurer le service avec votre personnel actuel?

M. CAYWOOD: L'hélicoptère seulement?

M. DRYSDALE: Oui.

M. CAYWOOD: Il y a eu erreur.

M. DRYSDALE: C'est l'impression que j'ai eue à ce moment-là.

Le PRÉSIDENT: Il semble que nous allons manquer de temps. Désirez-vous continuer vos délibérations au sujet de la société d'aviation ce matin?

M. NIELSEN: Je viens de parler à M. Harris et il doit rester en ville jusqu'à lundi ou mardi. Quant à M. Green, il sera ici. Je ne sais si M. Caywood y verra quelque inconvient. Pour ma part, j'aimerais avoir la fin de semaine pour étudier le compte rendu.

M. DRYSDALE: Si nous pouvons l'avoir rapidement.

M. NIELSEN: Peut-être pourrions-nous nous réunir de nouveau lundi.

Le PRÉSIDENT: Vous convient-il d'avoir une réunion supplémentaire lundi?

M. CAYWOOD: Comme M. Green l'a mentionné, la Commission des transports aériens a pris des dispositions afin d'avoir des représentants à Edmonton lundi et j'aimerais bien être avec eux.

M. NIELSEN: J'aimerais poser d'autres questions à M. Harris lundi.

Le PRÉSIDENT: M. Gilchrist sera probablement ici et pourra répondre aux questions. Je crois qu'il nous faudra plus de séances; autrement, nous ne pourrions pas terminer le travail. Les membres sont-ils consentants de siéger lundi matin? Y a-t-il de l'opposition? Très bien, nous nous réunirons de nouveau dans cette même pièce lundi matin à dix heures.

APPENDICE A

COMMISSION DES TRANSPORTS AÉRIENS
Ottawa (Canada)

Décision, n° de série 745

DEMANDE DE L'ELDORADO AVIATION LIMITED VISANT UNE
LICENCE POUR L'EXPLOITATION DU SERVICE COM-
MERCIAL DE TRANSPORT AÉRIEN CI-APRÈS
DÉCRIT DEPUIS UNE BASE ÉTABLIE
À EDMONTON (ALBERTA)

Service commercial de transport aérien contractuel de la classe 5 pour le transport de personnes et (ou) de marchandises uniquement selon les dispositions de contrats conclus avec l'Eldorado Mining and Refining Limited et la Northern Transportation Company Limited.

DÉCISION: DEMANDE APPROUVÉE

 Décision rendue par la Commission le 14 mai 1953

Déclaration de la Commission:

L'Eldorado Aviation Limited a demandé à la Commission des transports aériens une licence l'autorisant à exploiter le service commercial de transport aérien décrit dans le titre des présentes.

La Commission, ayant étudié la demande de l'Eldorado Aviation Limited et les autres renseignements à sa disposition, est convaincue qu'il serait dans l'intérêt public de permettre à l'auteur de la demande d'exploiter les services en conformité des dispositions de contrats conclus entre l'auteur de la demande et l'Eldorado Mining and Refining Limited et entre l'auteur de la demande et la Northern Transportation Company Limited, lesdits contrats portant la date du 13 mai 1953. La Commission n'estime pas qu'il y a lieu de permettre à l'auteur de la demande d'exploiter quelque forme de service autre que ce qui est nécessaire pour remplir les conditions des contrats susdits.

En conséquence, la demande de l'Eldorado Aviation Limited visant une licence l'autorisant à exploiter un service commercial de transport aérien contractuel de la classe 5 depuis une base établie à Edmonton (Alberta) afin de transporter des personnes et (ou) des marchandises en conformité de contrats conclus avec l'Eldorado Mining and Refining Limited et la Northern Transportation Company Limited est approuvée.

La licence délivrée en conformité de la présente décision portera les conditions suivantes:

Le détenteur de la licence devra se conformer aux dispositions de la Loi sur l'aéronautique en sa forme modifiée ainsi qu'au règlement, directives, règles et ordonnances établis ou à établir sous l'autorité de cette loi de même qu'à toute autre loi pertinente du Dominion du Canada.

Les privilèges accordés par les présentes ne pourront être exercés que sous réserve des conditions que la Commission pourra juger nécessaires ou opportunes dans l'intérêt public.

La licence prendra effet à compter de la réception par le détenteur d'un certificat valide d'exploitation décrit à l'article 12(4) de la Loi sur l'aéronautique et elle demeurera en vigueur tant que ledit détenteur continuera de détenir ledit certificat ou jusqu'à ce qu'elle soit annulée

ou suspendue en vertu des dispositions de la Loi sur l'aéronautique ou d'un règlement ou d'une ordonnance établi sous le régime de ladite loi.

Il est expressément interdit au détenteur de la licence de fournir quelque forme de service aérien commercial autre que ce qui peut être requis aux fins exclusives de répondre aux exigences de ses contrats avec l'Eldorado Mining and Refining Limited et la Northern Transportation Company Limited.

Sous réserve de l'approbation du Ministre, une licence sera délivrée en conformité de la présente décision.

Approuvé,
Lionel Chevrier,
ministre.

Signé:
J. R. Baldwin,
président
J. P. R. Vachon,
membre
A. D. McLean,
membre

APPENDICE B

Convention établie en double exemplaire le 13 mai 1953.

ENTRE:

ELDORADO AVIATION LIMITED, société constituée ayant son siège en la ville d'Ottawa, province d'Ontario (ci-après appelée «l'entrepreneur»)

D'UNE PART

—et—

NORTHERN TRANSPORTATION COMPANY LIMITED, société constituée ayant son siège en ladite ville d'Ottawa (ci-après appelée «Northern»)

D'AUTRE PART

ATTENDU que l'entrepreneur maintient le matériel et les installations nécessaires au transport aérien;

ET ATTENDU que Northern a besoin de faire transporter par avion des voyageurs et des marchandises entre les endroits et à l'intérieur de la région dans les présentes spécifiées:

A CES CAUSES, LA PRÉSENTE CONVENTION ATTESTE qu'en considération des engagements réciproques ci-après contenus et qu'en retour d'autres bonnes et valides considérations, les parties aux présentes sont convenues de ce qui suit:

1. L'entrepreneur convient de fournir et de maintenir le matériel nécessaire, sous forme d'avions, de matériel auxiliaire et d'installation, nécessaire pour assurer le transport par la voie des airs des voyageurs et des marchandises dont la Northern pourra exiger le transport aux termes des présentes.

2. Sans restreindre la généralité de ce qui précède, il est entendu que l'entrepreneur possède en ce moment les appareils suivants en bon état de service:

Un DC-3, numéro matricule CF-DGJ

Un Norseman Mark V, numéro matricule CF-BSB

Un Fairchild 24, numéro matricule CF-FVR

ainsi que, en location, un C-46, numéro matricule CF-FCL.

3. Les services à rendre par l'entrepreneur comprendront le transport des marchandises et biens de la Northern ainsi que des personnes au service de la Northern dont celle-ci aura besoin pour exploiter une entreprise de transport par eau sur le versant du fleuve Mackenzie entre Edmonton (Alberta) et les endroits au nord d'Edmonton (Alberta) qu'elle désignera.

4. La fréquence et l'envergure du service garanti par l'entrepreneur seront celles qui pourront s'imposer pour répondre aux besoins de la Northern en rapport avec son activité dans les régions indiquées à l'alinéa 3 des présentes.

5. L'entrepreneur gardera des registres appropriés dans lesquels il indiquera clairement le coût de son entreprise, le nombre de livres de marchandises et le nombre de personnes transportées entre les différents points, ainsi que toutes les autres données nécessaires pour établir convenablement son prix de revient par unité de service fournie.

6. A la fin de chaque année civile, l'entrepreneur enverra à la Northern une facture au montant du coût des services rendus au cours des douze mois précédents.

7. La présente convention entrera en vigueur le jour où l'entrepreneur obtiendra de la Commission des transports aériens du Canada une licence l'autorisant à fournir les services prévus aux présentes et demeurera en vigueur jusqu'au 31 décembre 1953 et, par la suite, d'année en année, à moins qu'avant le 30 septembre d'une année quelconque l'une des parties ne signifie à l'autre un avis écrit de résiliation, auquel cas la présente convention sera résiliée et prendra fin le 31 décembre suivant.

EN FOI DE QUOI les parties aux présentes ont fait dûment signer la présente convention le jour et l'année en premier lieu ci-dessus indiqués.

SIGNÉ, SCELLÉ ET DÉLIVRÉ EN
PRÉSENCE DE

(Signature) Patricia Dowd

ELDORADO AVIATION LIMITED

par (signature) W. J. Bennett,
président

par (signature) R. C. Powell,
secrétaire

NORTHERN TRANSPORTATION
COMPANY LIMITED

par (signature) W. J. Bennett,
président

par (signature) R. C. Powell,
secrétaire

CONVENTION établie en double exemplaire le 13 mai 1953

ENTRE:

ELDORADO AVIATION LIMITED, société constituée ayant son siège en la ville d'Ottawa, province d'Ontario (ci-après appelée «l'entrepreneur»)

D'UNE PART

—et—

ELDORADO MINING AND REFINING LIMITED, société constituée ayant son siège en ladite ville d'Ottawa (ci-après appelée «l'Eldorado»)

D'AUTRE PART

ATTENDU que l'entrepreneur maintient le matériel et les installations nécessaires au transport aérien;

ET ATTENDU que l'Eldorado a besoin de faire transporter par avion des voyageurs et des marchandises entre les endroits et à l'intérieur de la région dans les présentes spécifiés;

A CES CAUSES, LA PRÉSENTE CONVENTION ATTESTE qu'en considération des engagements réciproques ci-après contenus et qu'en retour d'autres bonnes et valides considérations, les parties aux présentes sont convenues de ce qui suit:

1. L'entrepreneur convient de fournir et de maintenir le matériel, sous forme d'avions, de matériel auxiliaire et d'installations, nécessaire pour assurer le transport par la voie des airs des voyageurs et des marchandises dont l'Eldorado pourra exiger le transport aux termes des présentes.

2. Sans restreindre la généralité de ce qui précède, il est entendu que l'entrepreneur possède en ce moment les appareils suivants en bon état de service:

Un DC-3, numéro matricule CF-DGJ

Un Norseman Mark V, numéro matricule CF-BSB

Un Fairchild 24, numéro matricule CF-FVR

ainsi que, en location, un C-46, numéro matricule CF-FCI.

3. Les services à rendre par l'entrepreneur comprendront le transport des marchandises et des personnes dont l'Eldorado aura besoin en rapport avec son entreprise d'extraction et de mise en valeur, entre Edmonton (Alberta), Uranium (Saskatchewan) et Port Radium (Territoires du Nord-Ouest) et entre les autres points au nord d'Edmonton que l'Eldorado pourra désigner en rapport avec ladite entreprise.

4. La fréquence et l'envergure du service garanti par l'entrepreneur seront celles qui pourront s'imposer pour répondre aux besoins de l'Eldorado en rapport avec ses travaux d'extraction et autres dans les régions indiquées à l'alinéa 3 des présentes.

5. L'entrepreneur gardera des registres appropriés dans lesquels il indiquera clairement le coût de son entreprise, le nombre de livres de marchandises et le nombre de personnes transportées entre les différents points, ainsi que toutes les autres données nécessaires pour établir convenablement son prix de revient par unité de service fournie.

6. A la fin de chaque année civile, l'entrepreneur enverra à l'Eldorado une facture au montant du coût des services rendus au cours des douze mois précédents.

7. La présente convention entrera en vigueur le jour où l'entrepreneur obtiendra de la Commission des transports aériens du Canada une licence l'autorisant à fournir les services prévus aux présentes et demeurera en vigueur

jusqu'au 31 décembre 1953 et, par la suite, d'année en année, à moins qu'avant le 30 septembre d'une année quelconque l'une des parties ne signifie à l'autre un avis écrit de résiliation, auquel cas la présente convention sera résiliée et prendra fin le 31 décembre suivant.

EN FOI DE QUOI les parties aux présentes ont fait dûment signer la présente convention le jour et l'année en premier lieu ci-dessus indiqués.

SIGNÉ, SCELLÉ ET DÉLIVRÉ
EN PRÉSENCE DE
(signature) Patricia Dowd

ELDORADO AVIATION LIMITED

par (signature) W. J. Bennett,
président

par (signature) R. C. Powell,
secrétaire

ELDORADO MINING AND
REFINING LIMITED

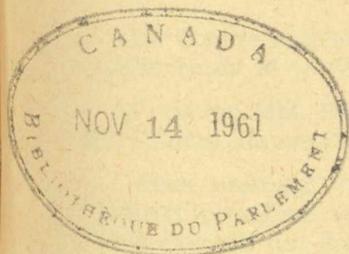
par (signature) W. J. Bennett,
président

par (signature) R. C. Powell,
secrétaire

CHAMBRE DES COMMUNES

Quatrième session de la vingt-quatrième législature

1960-1961



COMITÉ SPÉCIAL

DES

RECHERCHES

Président: M. J. W. MURPHY

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 12

ELDORADO AVIATION LIMITED

SÉANCE DU LUNDI 24 AVRIL 1961

TÉMOINS:

M. W. M. Gilchrist, président de l'*Eldorado Mining and Refining Limited*;
M. W. R. Harris, vice-président exécutif de la *Pacific Western Air-
lines Limited*; et M. J. W. Green, directeur de l'économique et de la
comptabilité, de la Commission des Transports aériens.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1961

24968-0-1

COMITÉ SPÉCIAL DES RECHERCHES

Président: M. J. W. Murphy

Vice-président: M. C. A. Best

et MM.

Aiken
Batten
Bissonnette
Bourget
Brunsdén
Coates

Drysdale
Dumas
Forgie
Godin
Martel
McIlraith

Nielsen
Payne
Pitman
Robinson
Slogan
Stewart

Secrétaire du Comité:

J. E. O'Connor.

PROCÈS-VERBAL

LUNDI 24 avril 1961

(13)

Le Comité spécial des recherches se réunit à 10 h. 01 du matin, sous la présidence de M. J. W. Murphy.

Présents: MM. Batten, Drysdale, Forgie, McIlraith, Martel, Murphy, Nielsen, Pitman, Robinson, Slogan et Stewart—(11).

Aussi présents: (de l'*Eldorado Mining and Refining Limited*) M. W. M. Gilchrist, président, et M. R. C. Powell, secrétaire; M. W. R. Harris, vice-président exécutif des *Pacific Western Airlines Limited*, et M. J. W. Green, directeur de l'économique et de la comptabilité, Commission des transports aériens.

M. Gilchrist donne lecture des réponses à certaines questions qui avaient été posées à des réunions antérieures du Comité.

M. Harris, appelé, expose brièvement les vues des *Pacific Western Airlines Limited* relativement à l'offre qu'elles ont faites d'acheter l'*Eldorado Aviation Limited*.

M. Harris dépose, pour qu'ils soient imprimés en appendice au compte rendu des délibérations d'aujourd'hui, des tableaux montrant le tarif-voyageurs et le tarif-marchandises envisagés, les frais estimatifs d'exploitation et un tableau comparatif des frais d'exploitation de la PWA et de ceux de l'*Eldorado Aviation Limited*. (voir appendice A).

On pose d'autres questions à MM. Harris, Green et Gilchrist à propos de l'acquisition envisagée de l'*Eldorado Aviation Limited* par les *Pacific Western Airlines Limited*.

M. Green dépose, pour qu'ils soient imprimés en appendice au compte rendu des délibérations d'aujourd'hui, les documents suivants:

1. Lettre du vice-président et contrôleur des *Pacific Western Airlines Limited* au secrétaire de la Commission des transports aériens, en date du 11 juillet 1960 (voir appendice B).
2. Rapport du personnel au président de la Commission des transports aériens, en date du 14 juillet 1960 (voir appendice C).
3. Mémoire du président de la Commission des transports aériens au ministre des Transports, en date du 26 juillet 1960 (voir appendice D).
4. Mémoire additionnel du personnel au président de la Commission des transports aériens, en date du 27 juillet 1960 (voir appendice E).
5. Mémoire du président de la Commission des transports aériens au ministre des Transports, en date du 27 mars 1961 (voir appendice F).
6. Mémoire du ministre des Transports au président de la Commission des transports aériens, en date du 14 avril 1961 (voir appendice G).

A midi et 5 minutes, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau à 11 heures du matin, le mardi 25 avril 1961.

Le secrétaire du Comité,
J. E. O'Connor.

TÉMOIGNAGES

LUNDI 24 avril 1961

10 heures du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre.

Ce matin, nous avons parmi nous M. Gilchrist, M. Harris, vice-président exécutif des *Pacific Western Airlines*, et M. Green, directeur de l'économique et de la comptabilité, à la Commission des transports aériens.

Lors de la dernière réunion, on a posé des questions à M. Gilchrist, je crois. Vous avez certaines réponses à donner, monsieur Gilchrist, n'est-ce pas?

M. W. M. GILCHRIST (*président de l'Eldorado Aviation Company*): M. Baldwin a posé la question suivante:

Connaissez-vous les frais comparatifs du transport d'une tonne de marchandises générales par les deux méthodes de rechange: le transport rail-eau, d'Edmonton aux routes fluviales et jusqu'à Yellowknife, par contraste avec le transport par camion d'Edmonton à Yellowknife?

Voici la réponse:

Parce que les chemins de fer et les camionneurs ont des classifications de marchandises un peu différentes et des chargements minimums de wagon différents, il est difficile de comparer les tarifs. On pourrait toutefois donner l'exemple typique suivant:

La *Grimshaw Trucking* a donné un tarif de \$2.85 pour les marchandises générales, de l'entrepôt d'Edmonton à celui de Yellowknife.

Le tarif rail-eau, d'Edmonton à Yellowknife, pour la même catégorie de marchandises, serait de \$2.96.

Toutefois, comme les sociétés de camionnage ne sont pas tenues de publier un tarif, leurs ententes véritables avec leurs clients ne sont pas toujours connues.

Je pourrais ajouter que le prix de \$2.85 s'applique aux mois d'hiver. Je crois que le tarif d'été diffère un peu, mais je n'ai rien de précis là-dessus.

Vient ensuite la question de M. Murphy:

La *Northern Transportation Company Limited* a-t-elle payé des taxes municipales avant 1949?

Voici la réponse:

La *Northern Transportation Company Limited*, avant 1949, a versé des subventions tenant lieu de taxes municipales.

M. Forgie a demandé:

Pouvez-vous nommer les administrateurs de l'*Arctic Shipping* et de la *Yellowknife Transport Limited*?

Voici la réponse:

Nous croyons savoir que les administrateurs de l'*Arctic Shipping* sont MM. R. E. Harcourt, E. S. Robinson, R. Bannister, K. P. Mackenzie, W. S. MacGregor, A. E. Helm et J. A. Simmons. Les six premiers sont

tous d'Edmonton; quant à M. Simmons, je crois qu'il demeure à Vancouver. Nous croyons que les administrateurs de la *Yellowknife Transportation Limited* sont MM. R. E. Harcourt, M. G. Hurley et E. L. Moriarty. Je crois qu'ils sont d'Edmonton, mais je ne suis pas bien certain dans le cas du dernier nom.

Il y a environ trois autres questions auxquelles je n'ai pas encore de réponse complète. J'aurai les renseignements pour la prochaine réunion.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, lorsqu'il s'est présenté devant le Comité, la dernière fois, M. Harris n'avait pas eu le temps de rédiger un exposé à notre intention. M. Harris a maintenant un mémoire. Voulez-vous qu'il nous en donne lecture et qu'il le consigne au compte rendu?

Des voix: D'accord!

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des exemplaires de votre mémoire?

M. W. R. HARRIS (*vice-président exécutif des Pacific Western Airlines Limited*): J'ai sept copies du mémoire et diverses données qui y sont mentionnées.

Monsieur le président, messieurs:

Permettez-moi tout d'abord de m'excuser de n'avoir pas assez d'exemplaires à distribuer. Comme vous le savez, afin de faire effectuer ce travail en fin de semaine, j'ai dû retenir les services d'une sténographe publique ici. Malheureusement, elle n'a pas cru possible de faire plus de copies. En une autre occasion, j'aurais fait multicopier le mémoire au «Ditto». J'ajoute un mot d'explication. C'est mercredi matin seulement, à 11 heures, que M. Springer, qui était alors à Toronto, m'a averti par téléphone de venir à Ottawa pour témoigner devant votre comité jeudi dernier. J'ai pris l'avion qui quittait Vancouver à une heure et demie, mais malheureusement M. Springer ne m'a pas averti bien à l'avance. Comme j'ai dû voyager toute la journée, je n'ai pas pu savoir quels sujets le comité étudiait alors. C'est pourquoi, je me suis présenté devant vous la première fois sans aucune préparation.

Je passe maintenant à la lecture de mon texte rédigé.

Monsieur le président, messieurs les membres du Comité des recherches, lors de votre réunion du jeudi 20 avril 1961, vous m'avez demandé si je voulais faire une déclaration relativement aux sujets sur lesquels porte votre enquête. C'est à regret que j'ai dû refuser, puisque je ne savais pas sur quelles questions portait l'enquête du comité ni quels documents avaient déjà été présentés. J'ai eu le temps depuis lors de lire le compte rendu de vos réunions antérieures et les témoignages qui y ont été rendus. D'après ce que j'ai lu, je suis porté à croire que les témoignages qu'on vous a soumis sont incomplets. Je me permettrai donc de profiter de l'occasion pour vous brosser un tableau de nos négociations intéressant l'*Eldorado Aviation Company*, et remédier à ces omissions.

J'ai accompagné M. Springer, président des *Pacific Western Airlines*, à Ottawa, en avril 1960. A cette époque-là, on a dit à M. Gilchrist que la société *Pacific Western* voulait savoir si elle pouvait offrir, sur une base commerciale, les services alors assurés par l'*Eldorado Aviation*. M. Gilchrist a pris les dispositions voulues pour qu'on me donne accès aux états de l'exploitation de l'*Eldorado Aviation*, pour l'année 1959, que l'*Eldorado Mining and Refining Company* avait dans ses dossiers à Ottawa.

J'ai extrait de ces rapports des renseignements sur les frais d'exploitation, le mouvement des voyageurs et des marchandises, ainsi que sur les vols effectués par les avions DC4 et DC3, afin de déterminer si nous pouvions fournir les mêmes services à des taux de concurrence. D'après les chiffres de l'*Eldorado Aviation*, le coût du transport par tonne-mille est de 22.09c. par DC4, et de

29.11c. par DC3, soit une moyenne de 23.62c. Sur le trajet Edmonton-Beaverlodge, ce coût moyen par tonne-mille représente \$5.41 par cent livres. Selon nos calculs, un taux de \$5 par cent livres nous assurerait une marge raisonnable de bénéfiques pour ce trajet, pourvu que les chargements d'avion, à destination du nord comme du sud, représentent au moins 85 p. 100 de la capacité de l'avion. C'était un taux bien inférieur aux frais déclarés de l'*Eldorado Aviation Company*. On nous avait également laissé voir que si nos taux pouvaient soutenir la concurrence, l'*Eldorado* serait intéressée à nous vendre ses avions DC4 et DC3 à leur valeur comptable nette. Notre société a estimé qu'il faudrait un contrat de cinq ans pour permettre la défalcation des sommes affectées à l'achat des avions.

Ces considérations faites, nous en sommes venus à faire notre première proposition à l'*Eldorado Mining and Refining Company*, en date du 4 mai 1960, que M. Gilchrist a déposée à votre réunion du 13 avril 1961 et qui est maintenant le document n° 1 de l'appendice C du compte rendu de cette réunion.

Avant que ces négociations soient amorcées avec la société Eldorado, la compagnie *Pacific Western* a signalé à la Commission des transports aériens les mauvais effets qu'aurait, sur les services offerts par la PWA entre Uranium-City et Edmonton, la fermeture prochaine des mines Lorado, Rix, Cayzor, lac Cinch et Black Bay. En outre, je crois savoir qu'un comité de citoyens d'Uranium-City a présenté des instances à la Commission et a recommandé qu'elle permette à la PWA de se charger des services fournis par l'*Eldorado Aviation* afin que tous les éléments de la localité puissent bénéficier du tarif-marchandises inférieur que pouvait offrir cette compagnie. En conséquence, nous avons transmis à la Commission une copie de la proposition que nous avons faite à la société Eldorado.

Le 6 juin 1960, M. Springer a reçu la lettre suivante relativement à nos propositions:

Le 2 juin 1960.

M. K. J. Springer, président,
Pacific Western Airlines Ltd.,
Aéroport de Vancouver,
Vancouver (C.-B.)

Cher M. Springer,

Votre proposition du 4 mai a été étudiée en détail par mon personnel, et lors de la réunion du conseil d'administration, le 30 mai.

Il ressort de cette étude, semble-t-il, que la proposition n'offre aucun avantage financier pour la société Eldorado. C'est vrai que les citoyens d'Uranium-City, qui ne sont pas à l'emploi de l'*Eldorado*, en bénéficieraient, mais comme il y aura bien peu d'activité dans cette région vers la fin de l'année, sauf celle à laquelle donne lieu l'exploitation de l'*Eldorado*, rares donc seront les citoyens d'uranium-City qui n'auront pas un lien direct avec l'*Eldorado*; et ceux qui dépendent de cette compagnie pourront, évidemment, se prévaloir des privilèges offerts par la division aérienne de l'*Eldorado* aux employés de l'*Eldorado*.

Je vous prie de croire à mes sentiments sincères,

Le président,
(signature) W. M. Gilchrist.

Nous avons transmis une copie de notre lettre à la Commission des transports aériens en lui demandant d'étudier la rentabilité de notre proposition.

Un représentant de la Commission a rendu visite à la PWA, en juillet 1960. Il avait apporté avec lui un résumé complet du trafic-voyageurs et du trafic-marchandises entre chaque endroit où l'*Eldorado Aviation* avait fait escale en 1959. On nous a demandé de calculer, en appliquant nos taux déclarés à ces mouvements de voyageurs et de marchandises, ce que ce service aurait coûté à la société *Eldorado* s'il lui avait été fourni par la PWA.

Nous avons fait ces calculs et en avons transmis les résultats à la Commission, avec des notes explicatives. Nous avons ajouté, à notre mémoire, notre estimation de ce que nous coûterait l'exploitation de l'*Eldorado Aviation Company*, compte tenu de certaines dépenses qu'absorbe la société-mère. Parmi ces dépenses supplémentaires, il faut mentionner les frais d'administration à la charge de la société-mère (\$50,000), les frais de chargement et de déchargement à Beaverlodge (\$4,463), les frais de responsabilité à l'égard des voyageurs (\$11,052), et les intérêts sur le capital placé (\$61,370).

Voici, comparés sommairement, les résultats de cette étude, qui ne comprend pas le trafic vers Port-Radium, puisque nous croyons savoir que cette ligne sera abandonnée:

Coût, selon les taux de la PWA	\$839,501
Frais d'exploitation de l' <i>Eldorado</i> ,	
après rectification par la PWA	\$893,377

Je crois que la Commission des transports aériens a transmis à l'*Eldorado Mining and Refining Company* des copies de cette analyse. A peu près vers le même temps, M. Gilchrist permettait à la *Price Waterhouse and Company* de faire une enquête dont est résulté le premier rapport Price-Waterhouse.

La PWA n'accepte pas le rapport Price-Waterhouse pour les raisons suivantes:

1. On a soufflé les véritables distances aériennes approuvées par le ministère des Transports, en comptant une marge de milles pour les circuits et les atterrissages, ce qui rend infidèle les coûts comparatifs par tonne-mille.

2. On a eu recours à une unité artificielle de mesure dite «unités de tonnage», qui correspond à peu près à ce qu'on appelle les «tonnes-milles accessibles». En utilisant cette unité, on a majoré la proportion des frais de transport vers le sud des concentrats d'uranium et diminué la proportion des frais d'exploitation de la mine. Cette formule permet d'établir des taux bien inférieurs à la réalité à l'égard du transport des marchandises vers la mine.

3. Le trafic et les coûts ont été calculés en fonction du transport anticipé pour l'année 1960. On a utilisé ainsi une mesure plus fidèle et plus conforme à la réalité, mais que nous n'avons pas pu utiliser lors de nos études antérieures.

4. Quant aux dépenses additionnelles qui, selon la PWA, auraient dû être ajoutées aux coûts déclarés de l'*Eldorado*, elles ont été mises de côté pour la plupart, comme étant sans importance; par contre, la société *Price Waterhouse* a diminué les coûts déclarés de l'*Eldorado*, par exemple, en réduisant de \$73,608 le montant de la dépréciation, ce qui représente l'écart entre la dépréciation calculée à raison de 40 p. 100 du solde décroissant et la dépréciation calculée selon une proportion uniforme de 10 p. 100.

En outre, la façon dont la société *Price Waterhouse* a calculé, selon le tarif de la PWA, le coût du transport des marchandises de l'*Eldorado* montre clairement que *Price Waterhouse* n'était pas au courant du travail qui avait été fait là-dessus pour la Commission des transports aériens, ou des conditions générales que la PWA, comme elle l'avait dit à la Commission, était disposée à offrir à la société *Eldorado*. Ces conditions comprenaient des taux de

«rabais sur la quantité» à l'égard de tous les contrats de transport de marchandises offerts par la société *Eldorado* partout dans la région du Mackenzie, un taux spécial pour le transport des marchandises de Port-Radium si la ligne demeurait en exploitation, de même que l'offre de demis-tarifs pour les enfants, des plans familiaux de passage et des rabais pour les voyageurs en groupe.

Afin de dissiper les malentendus et de déterminer ce qu'on pourrait considérer comme les coûts comparatifs de l'exploitation de l'*Eldorado Aviation* et ce que pourraient représenter les propositions de la PWA, la Commission des transports aériens a tenté d'organiser une rencontre entre la PWA et l'*Eldorado*, le 13 décembre 1960, où la PWA devait présenter une nouvelle proposition et expliquer toutes les conditions que nous pouvions offrir. Par la suite, la réunion a été contremandée; mais conformément aux directives reçues, nous avons, le 13 décembre 1960, fait parvenir par la poste notre seconde proposition au président de la Commission des transports aériens. Il s'agit de la proposition qui figure en appendice A, à la page 415 (texte anglais) du compte rendu de votre réunion du 13 avril 1961.

Vous constaterez que nous avons présenté, en même temps que notre proposition, certains états et certaines notes explicatives comme pièces justificatives. Je ne vois pas où l'on a consigné ces pièces pour que vous puissiez les consulter, et comme la *Pacific Western* juge qu'elles présentent un intérêt particulier pour notre cause, je vous serais bien reconnaissant de les consigner ici, si c'est possible.

Il s'agit, monsieur le président, des pièces que je vous ai remises séparément.

Le PRÉSIDENT: Des membres du Comité ont un exemplaire de l'état dont M. Harris a parlé. Consentez-vous à ce qu'il soit imprimé en appendice au compte rendu d'aujourd'hui?

Des VOIX: Entendu!

(Voir l'appendice)

M. HARRIS: En étudiant ces données, vous constaterez que la PWA persiste à croire qu'il y a des dépenses cachées, découlant de l'exploitation de l'*Eldorado Aviation Company*, et que la société-mère absorbe. J'aimerais qu'on me permette, pour prouver nos avancés, de raconter ce que nous avons découvert à propos d'un poste seulement: les frais de chargement et de déchargement à Beaverlodge.

Lorsque nous avons fait les premiers calculs pour la Commission des transports aériens, en juillet, nous avons ajouté \$4,463 au titre des dépenses. La société Price Waterhouse a rayé ce chiffre parce que l'*Eldorado Aviation* a déclaré avoir deux hommes en permanence à Beaverlodge qui s'occupaient des chargements et déchargements. Au cours de conversations subséquentes avec des dirigeants de l'*Eldorado Aviation*, nous avons appris que la mine mettait à la disposition de la compagnie d'aviation, sans frais, un chariot élévateur, mais qu'il n'était pas question d'hommes supplémentaires. Notre représentant à Uranium-City a déclaré avoir vu jusqu'à huit hommes vaquer au chargement et au déchargement. Dans les données que nous fournissions à l'appui de notre seconde proposition, nous avons compté le travail de six employés de la mine, plus le chariot élévateur, à raison d'une heure par atterrissage. La société Price Waterhouse déclare maintenant dans son deuxième rapport (page 408 (texte anglais) de votre compte rendu): «Nous apprenons qu'il n'a jamais été nécessaire, ces quelques dernières années, d'employer plus de trois hommes supplémentaires pour aider l'équipage de l'avion et l'équipe

au sol de l'*Eldorado Aviation*...» Mais les dépenses que représente l'emploi de ces hommes supplémentaires et du chariot élévateur ne sont toujours pas ajoutées au coût global.

Afin de pouvoir préciser nos estimations des dépenses de l'*Eldorado Aviation*, nous avons demandé des renseignements à propos de ses frais de location de hangar, de ses assurances et des taux des primes, des méthodes de vente des billets et de déclaration et ainsi de suite. Mais ces renseignements nous ont été refusés, car M. Edison, le conseiller juridique de la société, s'est prononcé contre la communication d'autres renseignements, quels qu'ils soient. Nous sommes donc forcés de nous servir d'estimations de dépenses dont nous connaissons l'existence.

Le 3 mars 1961, nous avons reçu, de la Commission des transports aériens, des copies du deuxième rapport de la maison Price Waterhouse qui analyse notre second rapport, et le mémoire dans lequel l'*Eldorado Mining and Refining Company* rejette cette proposition. Nous ne pouvons pas accepter nombre de déclarations avancées dans ces deux rapports. Il convient de noter que la maison Price Waterhouse a de nouveau modifier la base de ses calculs. Elle fait maintenant ses calculs en fonction des mouvements réels de marchandises en 1960. Nous n'avons pas adapté nos calculs à cette nouvelle base, croyant que la maison Price Waterhouse déciderait de passer à des calculs basés sur 1961 avant même que nous ayons terminé notre travail. La chose pourrait se prolonger indéfiniment.

Nous apprenons maintenant que la Commission des transports aériens envoie un analyste de l'exploitation et un analyste financier auprès de l'*Eldorado Aviation Company* et des *Pacific Western Airlines* en vue d'essayer d'étudier notre proposition à la lumière des plus récentes données disponibles, et qu'un rapport sera transmis en temps utile au ministre des Transports et au ministre du Commerce.

Vu que l'*Eldorado Mining and Refining Company* abandonne son programme d'exploitation, et vue la diminution des vols qui s'ensuivra, d'Edmonton à Port-Radium et à d'autres endroits le long du Mackenzie, et vu également la fermeture de Peace-River-Sawmills, on peut prouver, je n'en ai pas le moindre doute, qu'une société aérienne commerciale peut répondre aux besoins de l'*Eldorado Mining and Refining Company* et de la *Northern Transportation Company* aussi économiquement que leur propre filiale. En 1959, les deux avions de l'*Eldorado Aviation* ont volé en tout 3,714 heures payantes, soit 1,857 heures chacun en moyenne. En 1960, ce chiffre est tombé à 3,393 heures en tout, soit 1,697 heures chacun en moyenne. La diminution sera encore plus marquée en 1961. C'est insuffisant pour que l'usage de ces avions soit économique.

Les *Pacific Western Airlines* sont une société publique qui compte plus de 700 actionnaires au Canada. Nous employons environ 500 personnes. Notre siège social est à Vancouver. Nous avons des ateliers d'entretien tant à Vancouver et à Edmonton. En outre, nous fournissons du personnel à quelque 30 centres en Saskatchewan, en Alberta, en Colombie-Britannique, dans les Territoires du Nord-Ouest et dans le Yukon. Nous exploitons 3 DC4, 5 super-46, 5 DC3, 4 Otter, 18 Beaver, 4 Cessna 180, 1 Cessna 182 et 1 Barkley Grow. Nous assurons au public le transport aérien dans le Nord-Ouest depuis 1943. Depuis 1955, nous donnons des services à horaire de la catégorie 1. Nous sommes en mesure de répondre à tous les besoins de l'*Eldorado Mining and Refining Company*.

Les citoyens d'Uranium-City préfèrent le service et les taux inférieurs que nous pouvons leur offrir si nos propositions sont acceptées. Toutefois, nous ne pouvons pas continuer à assurer six voyages par semaine à Uranium-City avec le trafic qui nous est offert à l'heure actuelle.

En juillet 1959, lorsque nous avons acquis cette ligne des *Canadian Pacific Airlines*, il y avait beaucoup de petites mines en exploitation dans la région. Ces mines et les commerces indépendants de la ville représentaient une assez bonne clientèle, de sorte que le service rapportait des bénéfices raisonnables bien que l'*Eldorado Aviation* transportât de loin de plus grande part de tout le trafic vers ou en provenance d'Uranium-City. La fermeture de ces mines, l'année dernière, a occasionné une réduction parallèle des affaires des commerces indépendants de la région. Par voie de conséquence, le trafic sur ces lignes a baissé au point que nous y avons subi des pertes chaque mois depuis mai 1960. D'après nos calculs, si nous avions le transport des marchandises de l'*Eldorado* dans la région, nous pourrions abaisser le tarif-marchandises, accroître le service en faisant neuf et même dix voyages par semaine, et réaliser quand même des bénéfices raisonnables avec cette ligne. Si nous ne parvenons pas à obtenir le trafic-marchandises de l'*Eldorado*, le *Pacific Western* devra, bien à contre-cœur et contre le gré des citoyens d'Uranium-City, demander la permission de réduire son service et même de l'abandonner tout à fait un jour.

M. McILRAITH: Monsieur le président, un mot avant qu'on commence à poser des questions là-dessus: je croyais qu'on avait proposé que ces notes supplémentaires soient déposées. Je me demande s'il n'y aurait pas lieu de les faire imprimer.

Le PRÉSIDENT: Je crois avoir dit qu'elles seraient insérées en appendice.

M. McILRAITH: Merci!

M. NIELSEN: M. Harris a dit que les citoyens d'Uranium-City voulaient que les *Pacific Western Airlines* prennent à leur charge les services de l'*Eldorado*. Avez-vous des preuves de ce désir, comme des instances présentées par le *Board of trade* ou par tout autre groupe d'Uranium-City, ou par des particuliers, monsieur Harris?

M. HARRIS: Oui. Nous avons, à Uranium-City, un représentant qui nous a souvent écrit à propos des conversations qu'il avait eues avec des membres de la Chambre de commerce, avec le comité des citoyens, avec le maire de la ville et avec un autre groupe. Je ne sais pas au juste qui est l'autre groupe qu'il appelle le syndicat. Je crois qu'il s'agit du syndicat des mineurs, bocardeurs et fondeurs. Ces personnes ne se sont pas contentées d'exprimer leurs sentiments verbalement; nous avons en outre une lettre, ou plutôt une copie d'une lettre que le secrétaire de la Chambre de commerce d'Uranium-City a écrite au secrétaire de la Commission des transports aériens.

M. NIELSEN: Pourriez-vous lire cette lettre au Comité?

M. HARRIS: La lettre porte la date du 29 août 1960 et est adressée à M. D. F. Quirt, secrétaire de la Commission des transports aériens. En voici le texte:

Cher monsieur,

La Chambre de commerce d'Uranium-City est tout inquiète à la suite des rumeurs récentes, selon lesquelles il y aurait une autre diminution ou peut-être même une interruption complète des services aériens assurés à l'heure actuelle par des sociétés commerciales, en raison de la baisse du trafic-marchandises occasionnée par la fermeture de toutes les mines de la région, sauf celles du Gunnar et d'Eldorado. Nous vous demandons donc de nous assurer que tout sera fait pour que les citoyens d'Uranium-City aient un service d'une qualité égale à celui qu'ils ont eu et qui sera encore offert aux employés des sociétés Gunnar et Eldorado.

La vente du contrat de la Lorado a sérieusement atteint le bien-être de notre milieu des affaires. Non seulement l'homme d'affaires a-t-il

perdu des clients, mais un fort pourcentage du reste de la clientèle fait directement affaire avec les magasins de la société. Ces magasins jouissent des avantages d'un tarif-marchandises subventionné directement ou indirectement par les sociétés-mères. Par exemple, l'*Eldorado Aviation Ltd.* a toujours eu l'avantage de transporter au retour non seulement l'oxyde d'uranium produit par sa propre mine, mais aussi l'oxyde produit par les mines Lorado et Gunnar. Elle aura en outre l'avantage de pouvoir transporter au retour l'oxyde produit sous l'empire de contrats achetés.

Les *Pacific Western Airlines* nous ont assuré qu'elles tenteront par tous les moyens de donner à Uranium-City le meilleur service possible dans les circonstances; mais elles ont déjà dû réduire de six à cinq par semaine le nombre de leurs vols de voyageurs, et elles nous ont dit de ne pas espérer même ce service si leurs avions doivent voler à lège. La société *Pacific Western Airlines Limited* prétend que si elle pouvait transporter au retour l'oxyde d'uranium, ses frais pourraient être et seraient de fait aussi bas, sinon inférieurs à ceux de l'*Eldorado*, et qu'elle en accorderait les avantages non seulement à l'*Eldorado* mais à toute la localité.

La Chambre de commerce a encouragé le début d'une industrie touristique par l'aménagement d'un camp désigné par la Société Air-Canada comme le *Fin, Fur and Feather Club* (club de chasse et de pêche). Un autre camp est en construction, tandis qu'un troisième groupe étudie les possibilités d'en fonder un autre. Ces efforts faits en vue d'attirer une nouvelle industrie et une nouvelle source de revenus dans la région seront sabotés si les sociétés aériennes commerciales sont chassées par les avions de la compagnie.

Le monde des affaires de ce poste avancé du Nord ne peut pas supporter un autre coup comme la perte du service des avions commerciaux. Les hommes d'affaires ont déjà perdu leur clientèle par suite de la fermeture des petites mines. Ils doivent maintenant faire concurrence aux magasins subventionnés de la compagnie, et ils ne peuvent pas survivre ou espérer organiser une industrie secondaire s'ils ne sont pas assurés d'un service aérien commercial tous les jours.

Nous serions heureux de pouvoir compter sur votre aide et sur l'assurance qu'on protégera le commerce local et qu'on l'encouragera à progresser.

Agréer l'expression de nos meilleurs sentiments.

La Chambre de commerce
d'Uranium-City.

M. NIELSEN: Avez-vous envoyé un accusé de réception ou une réponse à cette copie qui vous a été transmise?

M. HARRIS: Oui. Cette lettre nous a été envoyée avec une pièce annexée, ou plutôt c'est la copie de la lettre qui était jointe à une lettre adressée à M. D. D. McLaren, alors vice-président et directeur-gérant des *Pacific Western Airlines*. Cette lettre, en date du 14 septembre 1960, se lit comme il suit:

Cher monsieur McLaren,

Ci-inclus une copie d'une lettre que la Chambre de commerce a fait parvenir à la Commission des transports aériens, à Ottawa, en date du 29 août. MM. Lendrum et McKittrick ont collaboré à ce rapport. Nous avons reçu une lettre accusant réception de notre lettre et dans laquelle on nous a dit que la question était à l'étude.

Nous tenterons par tous les moyens, cet hiver, d'encourager plus de gens à venir taquiner le poisson dans notre région. Nous regrettons que vous n'ayez pas pu demeurer plus longtemps et essayer le lac Tazin.

Sincèrement vôtre,

Le secrétaire,
W. D. Ross.

Nous avons répondu:

Nous sommes réellement contents de la lettre que vous avez fait parvenir au secrétaire de la Commission des transports aériens. Nous sommes certains que, ajouté au reste, l'appui que vous apportez en faveur du maintien de notre service aidera sensiblement notre cause.

M. NIELSEN: Vous avez dit qu'après avoir fait votre première proposition à l'*Eldorado Aviation*, vous avez demandé à la Commission des transports aériens d'étudier la rentabilité de vos propositions. La Commission des transports aériens a-t-elle fait cette étude?

M. HARRIS: Oui. Il a été dit, je pense, qu'un membre du personnel est venu à Vancouver.

M. NIELSEN: Qui était-ce?

M. HARRIS: M. Green.

M. NIELSEN: M. Green est ici?

M. HARRIS: Oui. Il a apporté, non pas un sommaire, mais une analyse complète du transport de chaque livre de marchandise et de chaque voyageur, effectuée par l'*Eldorado Aviation* en 1959, entre chaque endroit du réseau du Mackenzie. Cette analyse a permis d'établir de façon précise ce qu'aurait coûté ce transport aérien s'il avait été assuré par la PWA. On nous a demandé d'appliquer nos taux déclarés, quand c'était possible, et les taux spéciaux de contrat offerts à l'*Eldorado*, là où ces taux pouvaient s'appliquer, afin de calculer le coût global. C'est ce que nous avons fait.

M. NIELSEN: Puisque M. Green qui a fait cette étude est ici, je me contenterai de poser une seule question sur ce point. Monsieur Green, après avoir fait cette étude dont parle M. Harris, avez-vous transmis un rapport à vos supérieurs de la Commission?

M. GREEN: Oui, j'en ai présenté un.

M. NIELSEN: Pouvez-vous dire au Comité si, dans ce rapport, vous avez dit qu'il y allait de l'intérêt public que la PWA se charge du service de l'*Eldorado Aviation*?

M. GREEN: Monsieur le président, je me demande sur quel pied danser. Je suis à l'emploi de la Commission.

Le PRÉSIDENT: Oui, je me le demande moi aussi. Je me suis posé la même question, monsieur Green.

M. NIELSEN: Quelle difficulté se pose-t-il?

Le PRÉSIDENT: Il s'agit d'un rapport soumis par un fonctionnaire à ses supérieurs, n'est-ce pas?

M. NIELSEN: Le Comité n'a-t-il pas le pouvoir d'exiger le dépôt de ce rapport, monsieur le président?

M. DRYSDALE: Si M. Green ne peut pas nous communiquer le rapport, il faut alors appeler son supérieur.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Green, je comprends votre objection, et je sais que les membres du Comité la comprennent également. Pourriez-vous obtenir cette permission?

M. GREEN: Je puis dire qu'un rapport provisoire a été présenté à la Commission, et c'est sur ce rapport que la Commission a fondé les recommandations qu'elle a faites au ministre des Transports. Voudriez-vous que j'essaie de faire rédiger un résumé de cette documentation pour vous la soumettre, sous réserve de l'autorisation de la Commission.

M. NIELSEN: J'allais justement le proposer. D'autre part, s'il y va de la communication des résultats du rapport provisoire, je suis prêt à proposer que nous ordonnions le dépôt du document, car nous avons l'autorisation de convoquer des témoins et d'exiger le dépôt de documents et autres pièces.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. MCILRAITH: Cela ne relève-t-il pas de la compétence du ministre? Il ne devrait certes pas incomber au fonctionnaire qui a rédigé ce rapport de prendre une décision. A mon sens, c'est au ministre qu'il faudrait s'adresser. Il s'agit d'un rapport d'un fonctionnaire à la Commission.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. MCILRAITH: On sait à quoi s'en tenir là-dessus.

Le PRÉSIDENT: Vous conviendrez, je pense, que ce rapport devrait être communiqué au Comité, peu importe la façon de s'y prendre.

M. MCILRAITH: Je ne suis pas personnellement en cause, mais il reste que si le rapport nous est communiqué, à mon avis, nous ne devrions pas mettre ce monsieur dans l'embarras.

Le PRÉSIDENT: Non.

M. MCILRAITH: Selon moi, c'est le ministre ou le président de la Commission qui devrait nous le communiquer.

Le PRÉSIDENT: Il n'est pas nécessaire d'inviter le ministre. Je me demande si M. Green pourrait obtenir cette autorisation.

M. GREEN: Je crois pouvoir obtenir cette permission, mais j'aimerais pouvoir en parler à la Commission.

Le PRÉSIDENT: Le Comité est-il d'accord?

M. NIELSEN: Ce serait parfait. Mais je voudrais proposer que, si M. Green ne peut pas obtenir de ses supérieurs la permission de déposer cette documentation...

M. GREEN: Je ne prévois pas de difficultés.

Le PRÉSIDENT: Maintenant? Vous voulez-dire pour cette réunion même?

Le PRÉSIDENT: Habituellement, nous n'avons pas à présenter de motion. On s'est toujours arrangé autrement. Quand pouvez-vous avoir une réponse, monsieur Green?

M. GREEN: Presque tout de suite.

Le PRÉSIDENT: Maintenant? Vous voulez-dire pour cette réunion même?

M. GREEN: Je dois signaler cependant qu'il s'agit d'un rapport provisoire et que, depuis, il y a eu une nouvelle proposition et une nouvelle réponse, et que le personnel de la Commission est à approfondir la question. Une recommandation finale sera faite au ministre d'ici quelques semaines. Toutefois, si la Commission m'y autorise, je n'ai aucune objection à communiquer tout ce qui s'est fait jusqu'ici.

M. NIELSEN: Vous ne voulez pas dire que le premier jugement a été défavorable?

M. GREEN: Non, pas du tout. Je dis simplement que la première conclusion est d'ordre plus général que la seconde.

M. NIELSEN: Je me demande s'il serait permis à M. Green de se retirer afin de téléphoner à la Commission. Je voudrais que l'affaire soit bâclée aujourd'hui.

M. MCILRAITH: Il me semble qu'en déposant ce rapport, on devrait aussi déposer le rapport de la Commission.

M. NIELSEN: La Commission a transmis un autre rapport au ministre.

M. GREEN: La Commission a transmis au ministre des Transports une lettre à laquelle étaient joints la proposition des *Pacific Western Airlines* et des commentaires sur celle-ci.

M. NIELSEN: Alors, voilà ce que nous voulons. Permet-on à M. Green de se retirer?

Le PRÉSIDENT: Oui, mais je crois qu'il devrait obtenir du ministre l'autorisation de déposer cette lettre.

M. DRYSDALE: Tandis que M. Green est ici, pourrais-je obtenir des éclaircissements sur un seul point? A la page 502 (texte anglais) du compte rendu de nos délibérations, M. Gilchrist a dit:

M. GILCHRIST: Comme je l'ai dit antérieurement, personne n'a encore réussi à nous convaincre qu'il peut arriver à un meilleur prix que le nôtre.

Puis, à la page 6 du rapport que M. Harris nous a lu aujourd'hui, il a dit:

Afin de pouvoir préciser nos estimations des dépenses de l'*Eldorado Aviation*, nous avons demandé des renseignements à propos de ses frais de location de hangar, de ses assurances et des taux des primes, des méthodes de vente de billets et de déclaration, et ainsi de suite. Mais ces renseignements nous ont été refusés, car M. Edison, le conseiller juridique de la société s'est prononcé contre la communication d'autres renseignements, quels qu'ils soient. Nous sommes donc forcés de nous servir d'estimations de dépenses dont nous connaissons l'existence.

Avez-vous ici, monsieur Green, ces renseignements que, selon M. Harris, la société *Eldorado* a refusé de divulguer?

M. GREEN: Vous constaterez qu'à l'*Eldorado*...

M. DRYSDALE: Premièrement, pourriez-vous répondre oui ou non?

M. GREEN: Ce sont des éléments qu'étudie à l'heure actuelle le personnel. Nous n'avons pas tous les renseignements. Il y a des divergences sur certains points, et les frais d'entrepôt en sont un. La principale différence, comme vous le constaterez, entre la proposition des *Pacific Western Airlines* et le mémoire de l'*Eldorado*, porte sur certains postes de dépenses où il y a des allocations à la société-mère et des évaluations fondées sur certaines estimations des *Pacific Western Airlines*. C'est là surtout qu'il y a des différences. Jusqu'ici, nous ne savons pas encore au juste quelles sont les charges appropriées. C'est, je crois, ce que l'enquête tend à déterminer.

M. DRYSDALE: Vous avez ces renseignements?

M. GREEN: Oui, nous les avons.

M. NIELSEN: Je me demande si l'on permettrait à M. Green de se retirer afin qu'il puisse téléphoner.

Le PRÉSIDENT: Oui, je le crois bien.

M. DRYSDALE: Je me demande si M. Gilchrist pourrait nous dire si la déclaration de M. Harris, à la page 6, est juste, et dans ce cas, pourquoi ces renseignements ont-ils été refusés?

M. GILCHRIST: Permettez-moi de vous mettre un peu au courant des faits là-dessus. Savez-vous à quelle date remonte ce refus?

M. DRYSDALE: On ne le dit pas à la page 6, je pense.

M. GILCHRIST: Nous avons offert de donner les renseignements que nous possédions au début de cette affaire. Voilà quelle était la situation lorsque la première offre a été faite le 4 mai 1960.

Les échanges ont ainsi duré au delà d'un an—il y a tout près d'un an maintenant—et durant tout ce temps-là, du moins pour autant que je sache, nous n'avons jamais refusé de répondre aux questions.

Finalement, nous en sommes arrivés à ce point: nous leur avons dit, sur l'avis de notre conseiller juridique: Vous avez eu la chance d'obtenir les renseignements désirés. Nous bloquons maintenant la source d'information et nous refuserons, à compter de maintenant, de fournir d'autres renseignements.

M. DRYSDALE: Savez-vous à quelle date cela s'est passé?

M. GILCHRIST: Non, je ne le sais pas. En réalité, c'était en avril.

Le PRÉSIDENT: 1960?

M. GILCHRIST: 1961.

M. DRYSDALE: Puisque M. Harris a fait cette déclaration, je me demande s'il a quelque chose à dire à cet égard?

M. HARRIS: J'ai ici une copie d'un télétype que m'a transmis un de nos employés d'Edmonton à qui j'ai demandé d'obtenir ce renseignement.

M. DRYSDALE: Quelle est la date?

M. HARRIS: Le 8 février 1961, 3 h. 16 de l'après-midi.

Voici le texte du télétype:

Ai communiqué ce matin avec Caywood et fixé rendez-vous cet après-midi; il a dit qu'entre-temps il avait consulté le conseiller juridique, M. Edison, de passage à Calgary aujourd'hui—Sur l'avis d'Edison, Caywood a déclaré ne pouvoir plus donner aucune espèce de renseignements puisque nous avions eu l'occasion d'examiner tous leurs dossiers—Je crois qu'il a prévenu Gilchrist de la déclaration prise sur l'avis de l'avocat—(signé) Westergaard, Edmonton.

M. DRYSDALE: Y a-t-il quelque raison pour ne pas communiquer ces renseignements à part le fait que...

Le PRÉSIDENT: A mon avis, vous ne devriez pas demander à M. Harris s'il y a d'autres raisons pour lesquelles la société Eldorado ne communiquerait pas les renseignements.

M. DRYSDALE: Non, monsieur le président. Je demande à M. Gilchrist s'il y a d'autres raisons pour ne pas communiquer ces renseignements à part le fait qu'on en avait déjà fait la demande.

M. GILCHRIST: A compter de la première fois où j'ai vu M. Springer, on a eu presque une année pour les obtenir. A ma connaissance, on avait demandé toutes sortes de renseignements. On avait fait bien des demandes; autrement dit, on avait demandé telle ou telle chose à notre personnel, et quoi encore. Les intéressés ont certainement eu la chance d'obtenir tous les renseignements désirés; mais par la suite, ils ont tout essayé pour les obtenir. Ainsi donc, nous avons simplement dit: Non, nous ne les donnerons pas.

M. NIELSEN: Mais en même temps, selon M. Harrison, ces renseignements étaient nécessaires afin qu'ils puissent juger la valeur du rapport Price Waterhouse qui s'inspirait de calculs tout à fait différents du premier. Ils n'ont pas pu répondre au second rapport faute de renseignements.

M. GILCHRIST: Ces renseignements revêtaient une importance fondamentale pour toute proposition à faire.

M. NIELSEN: Le second rapport Price Waterhouse reposait sur les chiffres des mouvements réels plutôt que sur le premier rapport rédigé selon la proposition de la PWA, lequel a été rédigé d'après les états de 1959.

M. GILCHRIST: N'a-t-on pas déposé ou révélé ici aucune information donnant une idée complète de tout notre trafic-marchandises pour l'année 1960?

M. NIELSEN: Il serait plus facile de se faire une juste idée des coûts comparatifs, me semble-t-il, si la PWA et l'*Eldorado Aviation* échangeaient les renseignements librement et en tout esprit de collaboration.

M. GILCHRIST: Nous avons jugé que, jusqu'alors, nous lui avons fourni assez d'occasions de se renseigner et donné assez de renseignements pour qu'elle ait toute l'information pertinente et nécessaire. Selon nous, on ne devrait pas prendre plus d'une année pour se faire une idée d'une telle situation.

M. NIELSEN: Il ne faudrait pas, monsieur Gilchrist, laisser une fausse impression au Comité. Je ne veux pas dire que telle soit votre intention, mais il est injuste, je crois, de laisser entendre qu'il a fallu plus d'une année à la PWA pour rassembler et évaluer ces renseignements. Ce qui est arrivé en effet, c'est que la première proposition de la PWA reposait sur les états de 1959, tandis que la seconde évaluation de la société Price Waterhouse a été faite en fonction des chiffres de l'année suivante. C'étaient les renseignements les plus récents que voulait en réalité la PWA.

M. GILCHRIST: La seconde proposition a été faite d'après les renseignements actuels de 1960, n'est-ce pas?

M. NIELSEN: Une année plus tard.

M. GILCHRIST: Non. Lorsque la PWA a présenté son second rapport, les renseignements relatifs à 1960, une bonne partie de ces renseignements étaient accessibles.

M. NIELSEN: Il faudrait dire une bonne partie. Voilà ce que je conclus d'après la seconde évaluation de Price Waterhouse.

Monsieur Green a-t-il une réponse à nous communiquer?

M. McILRAITH: Monsieur le président, avant qu'on nous donne la réponse, j'ai une objection à soulever. M. Harris a témoigné et un des membres du Comité avait commencé à l'interroger. Puis nous sommes intervenus en posant une question à M. Green, mais personne n'a pu continuer à questionner M. Harris. On ne peut certes pas faire témoigner quelqu'un, lui faire quitter la barre des témoins pour qu'un autre lui succède avant que tous les membres du Comité aient eu la chance de le questionner. Je veux simplement par là tirer au clair la procédure.

Le PRÉSIDENT: Vu la nature des délibérations et l'objectif visé, je puis comprendre—et vous le pouvez aussi—que les membres du Comité passent d'un témoin à l'autre. Chaque membre du Comité peut tout à son aise questionner chaque témoin.

M. SLOGAN: Monsieur le président, j'ai une question à poser après que M. Nielsen aura fini d'interroger M. Green.

M. NIELSEN: Monsieur Green, pouvez-vous dire au Comité quel est le résultat de votre conversation téléphonique?

M. GREEN: J'ai téléphoné au bureau du président. Il est absent, mais doit revenir sous peu. J'ai demandé qu'il me rappelle dès son retour.

M. SLOGAN: Monsieur Gilchrist, après 1966, après l'expiration des contrats d'uranium, quel sera le chiffre d'affaires de la société Eldorado?

M. GILCHRIST: Tout dépendra alors de l'activité au sein de l'industrie de l'uranium à travers le monde. Bien des prédictions ont été faites—il en est question dans mon mémoire—quant à ce qui peut survenir de 1966 à 1970. Il m'est bien difficile de dire dès maintenant quel sera alors le degré d'activité. Il pourrait arriver que tout soit fermé.

M. SLOGAN: Au rythme où vont les choses à l'heure actuelle, vous croyez n'avoir plus besoin d'hélicoptères dans trois mois, une fois terminé votre projet hydro-électrique. A la fin de 1966 donc, il y a bien des chances que vous n'ayez plus réellement besoin d'aucun avion.

M. GILCHRIST: C'est juste.

M. SLOGAN: Ainsi donc, si vous maintenez votre exploitation, vous ferez concurrence en un sens à l'entreprise privée, la forçant à réduire son service, alors que l'*Eldorado Aviation* devra elle-même cesser son activité dans quelques années. Devant ces probabilités, ne croyez-vous pas qu'il y va de l'intérêt public d'encourager l'entreprise privée dans cette région, car au point où en sont les choses, il se peut que tous deux vous ayez à cesser votre activité en raison du chiffre d'affaires?

M. GILCHRIST: Il y a deux points à noter ici, et je crois qu'on en oublie un: nous assurons aussi le service à la *Northern Transportation Company*. L'*Eldorado* assure le service à la *Northern Transportation Company*. Si c'est une compagnie aérienne privée qui assure ce service à cette société, cela représente un supplément de quelque \$40,000 pour la *Northern Transportation Company*. Or, après avoir analysé la situation, la société *Eldorado* est d'avis que cela nous coûterait en tout, y compris ce qu'il en coûterait à la *Northern Transportation* et à l'*Eldorado*, \$200,000 de plus par année. La société *Price Waterhouse* prétend que ça nous coûterait au moins \$125,000 de plus qu'à l'heure actuelle. Prenons comme exemple le chiffre de l'*Eldorado*. Si l'on compte \$200,000 par année alors qu'il nous reste encore cinq ans à faire, cela veut dire un million de dollars. Le conseil d'administration de la société *Eldorado* et la direction sont chargés de la conduite des affaires de la société *Eldorado*. En étudiant les termes de notre mandat, qui figurent à la première page de notre mémoire que j'ai présenté le 3 mars, vous constaterez que nous devons gérer cette compagnie comme une société commerciale. Dans les circonstances, ne manquerions-nous pas à notre devoir si nous concluons une entente qui coûterait un million de dollars à la société d'ici 1966?

M. SLOGAN: Me serait-il permis de demander à M. Harris s'il accepte ce chiffre de \$125,000 par année que M. Gilchrist a utilisé?

M. GILCHRIST: C'est le chiffre donné dans le rapport *Price Waterhouse*; c'est à peu près ce montant-là.

M. NIELSEN: Puis-je poser une seule question à M. Gilchrist?

M. SLOGAN: Accepteriez-vous ce que M. Gilchrist a dit que ça coûterait à la société *Eldorado*?

M. HARRIS: Notre société n'accepte pas cette évaluation et c'est évidemment en partie pour cette raison, je pense, que la Commission des transports aériens a annoncé qu'elle envoyait un analyste financier étudier cette question. A la dernière page du groupe d'états que j'ai déposés aujourd'hui, on peut lire les chiffres et une comparaison pour l'année 1959, entre ce que représentent, selon nous, ces coûts comparatifs pour l'exploitation de la société *Eldorado* et ce que ça nous coûterait avec la PWA. Une fois effectuées les rectifications du volume de trafic donné par *Price Waterhouse*, nous croyons que le transport des voyageurs et des marchandises de l'*Eldorado*, par la PWA, coûterait \$75,517 de moins que l'exploitation de l'*Eldorado*.

M. SLOGAN: Monsieur Harris, pour reprendre la question que j'ai posée à M. Gilchrist, quelle sera votre situation à la fin de 1966 si la société *Eldorado* cesse son activité en 1966, en supposant, dès maintenant, que vous remplaciez l'*Eldorado Aviation*?

M. HARRIS: A la fin de 1966, si Uranium-City devient une ville fantôme, et s'il ne reste plus rien une fois les mines *Eldorado* et *Gunnar* fermées, nous

y abandonnerions alors le service. Mais l'exploitation des *Pacific Western Airlines*, dans l'ensemble, ne s'en ressentira pas autant, parce que notre exploitation s'étend à toutes les provinces de l'Ouest, les Territoires du Nord-Ouest et le Yukon. Nous espérons donc pouvoir et nous croyons pouvoir, d'ici 1966, étendre notre service dans d'autres directions et compenser ainsi cette baisse.

M. SLOGAN: Dans quelle mesure croyez-vous que, d'ici 1966, la concurrence de la société Eldorado, dans le domaine du trafic-marchandises de la région, touchera-t-elle le service donné aux autres gens de la région? Vous constatez qu'il vous faut réduire votre service; dans quelle mesure croyez-vous devoir le réduire?

M. HARRIS: A l'heure actuelle, nous desservons Uranium-City: nous avons cinq vols de voyageurs et un vol de marchandises, soit six en tout par semaine. Si l'état actuel des choses se maintient, nous devons peut-être demander la permission de réduire ce service de la moitié, et ainsi desservir cette ville trois fois par semaine. Ensuite, nous étudierions les résultats financiers. Si le service accuse encore une perte, nous nous trouverons dans une situation bien embarrassante parce que nous ne voulons pas laisser les citoyens d'Uranium-City sans aucun service, mais, par contre, nous ne pouvons pas continuer cette exploitation à perte. Ainsi donc, nous devons peut-être demander l'autorisation d'abandonner ce service si un autre est disposé à fournir un peu de service.

M. NIELSEN: J'ai une question à poser à M. Harris. Vous avez dit que la filiale 913 du syndicat international des mineurs, bocardeurs et fondeurs a demandé que la PWA prenne à sa charge le service assuré par l'*Eldorado Aviation*. Pourriez-vous vous expliquer? Je veux être certain de vous avoir bien compris.

M. HARRIS: Les rapports de notre représentant à Uranium-City en font état. J'ai ici son rapport, mais mon dossier est si volumineux que je me demande si je pourrais le trouver immédiatement; mais en substance, si je me souviens bien—je puis bien chercher le rapport, si vous le désirez, et vous le lire mot à mot—il a eu des entretiens avec le maire d'Uranium-City et le chef du syndicat.

M. NIELSEN: M. Miller, avez-vous dit, je pense?

M. HARRIS: Je ne saurais dire de façon certaine à moins de vérifier. A ce moment-là, le syndicat et le maire avaient demandé à notre représentant pourquoi les *Pacific Western Airlines* ne faisaient pas plus d'efforts afin de remplacer l'*Eldorado Aviation* car, selon eux, toute la région en bénéficierait.

M. PITMAN: Monsieur le président, je veux éclaircir cette proposition. Dans son rapport, M. Harris a parlé des citoyens d'Uranium-City. Les seules instances que nous ayons sont de la Chambre de commerce, n'est-ce pas?

M. HARRIS: Oui.

M. PITMAN: Tous les autres rapports sont des opinions formulées par votre agent à Uranium-City d'après des conversations qu'il a eues.

M. HARRIS: Il a fait rapport de ses conversations.

M. PITMAN: Je ne crois pas que la question soit équitable, monsieur Gilchrist, mais pourriez-vous nous dire si vous avez entendu parler d'instances faites auprès de l'*Eldorado Aviation* à propos du service? Quelqu'un s'est-il plaint de ce que l'*Eldorado* dessert Uranium-City?

M. GILCHRIST: Pas que je sache.

M. PITMAN: J'ai dit que la question n'était pas équitable. Je me rends compte que vous l'ignorez peut-être, mais le rapport Price Waterhouse laisse entendre que si le trafic diminue encore, ce serait à l'avantage de l'*Eldorado*

de vendre. Toutefois, si le trafic augmente, ce serait certainement à l'avantage de l'*Eldorado* de continuer. Êtes-vous d'accord là-dessus, monsieur Harris?

M. HARRIS: Oui.

M. PITMAN: Autrement dit, si le trafic augmente—par exemple, ici au Comité, des gens nous ont dit que, vu tous les travaux de recherches qui se font, les demandes de concentrats d'uranium pourraient bien s'intensifier—si cela se produit effectivement, l'*Eldorado Aviation* y perdrait, en un sens, si elle vendait son exploitation.

M. GORGIE: Puis-je poser une question? Il est dit à la page 7 que la clientèle serait suffisante pour que l'utilisation des avions soit rentable si le chiffre d'affaires augmente, est-ce vrai?

M. HARRIS: Messieurs, l'avenir des mines d'uranium et de la concentration d'uranium n'est pas du tout de mon domaine. Si les avions de l'*Eldorado Aviation Company* étaient utilisés durant deux fois plus d'heures, le coût d'exploitation par unité diminuerait évidemment. Mais c'est le contraire qui tend à se produire à l'heure actuelle. Chaque année, le nombre d'heures durant lesquelles les avions sont utilisés diminue. Comme ce nombre d'heures diminue, le coût par unité augmente et l'abandon du programme d'exploration accentuera cette tendance.

M. PITMAN: Justement, je me demande si en vendant la société *Eldorado* nous ne créons pas cette tendance. Voici la situation: l'expédition des concentrats coûte plus cher que le trafic-marchandises ordinaire, et c'est le consommateur qui paie. Alors, l'acheteur absorbera-t-il ce supplément de frais de transport? Si l'*Eldorado* en arrivait au point où elle ne peut plus expédier ses concentrats économiquement par air, elle pourrait les faire transporter par eau par la *Northern Transportation*. Aux termes du contrat actuel, vous exigez que la moitié des concentrats produits par la société *Eldorado* soient transportés par les *Pacific Western Airlines*, n'est-ce pas?

M. HARRIS: C'est ce que nous avons demandé.

M. PITMAN: Est-ce une partie du contrat?

M. HARRIS: Cette condition a été avancée au début, dans notre proposition, comme partie du contrat. Je ne saurais dire si c'est lors de votre dernière réunion, mais je crois avoir dit que ce paragraphe de notre proposition pourrait être modifié.

M. PITMAN: Vous espéreriez qu'une quantité considérable soit ainsi transportée?

M. HARRIS: Oui.

M. PITMAN: Je voudrais savoir de M. Gilchrist s'il pourrait arriver que l'uranium de la société *Eldorado* puisse moins facilement soutenir la concurrence s'il était ainsi expédié par air. Pourrait-il arriver que l'*Eldorado* puisse vendre plus d'uranium en raison de l'écart de prix entre le transport de vos concentrats par air et leur transport par eau?

M. GILCHRIST: C'est possible, oui. La concurrence dans le domaine de la vente sera certes très forte durant les six ou huit prochaines années. Il arrivera qu'une différence de quelques cents par livre, ou même peut-être d'une fraction de cent par livre, vous fera obtenir ou perdre une vente.

M. PITMAN: Diriez-vous que cet état de chose va se détériorer ou s'améliorer durant les cinq prochaines années?

M. GILCHRIST: Durant cette période, les principaux contrats aideront les choses, mais si le Canada veut consacrer sa place dans le marché international, c'est en vendant au delà du chiffre de nos principaux contrats qu'il y arrivera, et alors les questions de cents pèseront beaucoup dans la balance.

M. PITMAN: Qu'advientra-t-il d'Uranium-City dans l'ensemble, si l'uranium ne peut plus soutenir la concurrence en raison des frais du transport?

M. GILCHRIST: Si la société Eldorado fermait ses portes, Uranium-City disparaîtrait tout simplement car, d'après ce que je peux voir, durant les cinq ou huit prochaines années, l'Eldorado sera le seul salut d'Uranium-City. Il n'y a aucun rapport entre le camp Gunnar et le camp Eldorado.

M. PITMAN: Dans la lettre de la Chambre de commerce, que M. Harris a déposée, il est question de cette subvention de la part de la société Eldorado, qui donne un caractère irréal à toute l'exploitation. Êtes-vous d'avis que l'Eldorado bénéficie de subventions comme le veut la lettre?

M. GILCHRIST: Je ne sais pas à quel point. Je ne puis pas accepter cette déclaration.

M. PITMAN: Monsieur Harris, vous prétendez que les taux que vous proposez épargneront \$75,000. Voulez-vous dire que les taux seront gelés durant ces cinq années-là et qu'ils ne changeront pas?

M. HARRIS: Une des conditions du contrat voulait que les taux ne changent pas.

M. PITMAN: La PWA serait-elle disposée à assurer le service à la *Northern Transportation* au coût de plusieurs milliers de dollars? La PWA pourrait-elle assurer ce service?

M. HARRIS: Oui. Nous pourrions répondre aux besoins de la *Northern Transportation*.

M. PITMAN: Êtes-vous d'accord quant au coût proposé de \$40,000 pour ce service?

M. HARRIS: Je regrette, mais je ne puis vous répondre là-dessus. Je ne sais pas au juste combien coûterait ce service à la *Northern Transportation*. Nous avons calculé ce que ça coûterait à la *Northern Transportation Company*, selon nous, si le service était assuré par la PWA.

M. PITMAN: La société Eldorado est une compagnie privée qui, grâce à une exploitation efficace, a établi une entreprise imposante. Je sais que les contrats du gouvernement y sont pour quelque chose. La compagnie *Pacific Western Airlines* versera-t-elle un dédommagement en prenant cette entreprise à sa charge, comme elle le ferait s'il s'agissait d'une société privée?

M. HARRIS: Qu'il me soit permis de répondre tout d'abord que la Commission des transports aériens ne permet à personne d'acheter un permis d'une compagnie privée. Les permis de transport aérien ne sont émis qu'à la discrétion de la Commission. On ne peut ni les acheter ni les vendre. Ils n'ont aucune valeur intrinsèque. Ainsi donc, dans l'industrie des transports aériens, on n'achète pas la clientèle, la valeur d'un permis ou quoi que ce soit. Si la Commission autorise le transfert d'un permis d'un transporteur à un autre, il y a habituellement un actif qui est acheté et vendu auquel on attache une valeur; il arrive parfois qu'on majore un peu cette valeur par rapport au marché courant, ce qui permet d'attribuer une certaine valeur à la clientèle. C'est la seule façon dont la chose puisse se faire. Nous nous sommes dits prêts à acheter les avions DC3 et DC4 de l'Eldorado à un prix agréé mutuellement ou établi à la suite d'une évaluation indépendante convenant aux deux parties.

M. PITMAN: Si vous le permettez, j'aimerais éclaircir une assertion que vous avez faite à la page 2 de votre mémoire:

Je crois savoir qu'un comité de citoyens d'Uranium-City a présenté des instances à la Commission.

S'agit-il de la Chambre de commerce?

M. HARRIS: Encore une fois, la réponse est en partie oui. J'ai écrit ces lignes sachant que la Chambre de commerce avait posé un tel geste, et aussi parce que notre représentant a dit qu'un comité de citoyens allait faire de même. Je ne saurais vous dire si le vrai comité de citoyens, hors de la Chambre de commerce, a fait des instances.

Le PRÉSIDENT: Je crois que vous avez également mentionné le maire.

M. HARRIS: J'ai en effet dit que le maire et le chef du syndicat local des mineurs, bocardeurs et fondeurs avaient déclaré qu'ils allaient présenter des instances. La seule déclaration positive que je possède cependant en ce sens, c'est la lettre de la Chambre de commerce.

M. PITMAN: A la page 3 de votre rapport, vous dites que, parmi ces dépenses supplémentaires, il faut mentionner les frais d'administration à la charge de la société-mère. Diriez-vous que la société-mère fournit un travail d'administration valant \$50,000? Est-ce là un prix équitable?

M. GILCHRIST: Nous n'avons personne au siège social qui consacre son temps à la division de l'aviation. Nous recevons un rapport par mois, et c'est tout. Ce ne semble pas tout à fait conforme à la réalité de prendre un montant qui représente peut-être entre 15 et 20 p. 100 des dépenses du siège social, et de l'affecter à cette fin.

Le PRÉSIDENT: Vous parlez des dépenses du siège social de l'*Eldorado Mining*?

M. GILCHRIST: Oui, et l'affecter à 43 employés d'une société qui emploie entre 1,700 et 2,000 personnes. Nous croyons que ça ne correspond pas à la réalité.

M. PITMAN: Êtes-vous d'accord quant au montant des dépenses suggéré pour le chargement et le déchargement à Beaverlodge, soit \$4,463?

M. GILCHRIST: Non; en réalité nous ne sommes pas d'accord.

M. PITMAN: Voudriez-vous vous expliquer un peu?

M. NIELSEN: Le rapport Price Waterhouse l'explique.

M. PITMAN: Peut-être aimeriez-vous exprimer vos vues?

M. GILCHRIST: Pour autant que je sache, à l'heure actuelle, les deux employés de la division de l'aviation déchargent les avions avec l'équipage et à l'aide d'un chariot élévateur. Ensuite, je crois qu'ils placent les plates-formes portatives sur les camions. Il peut arriver parfois qu'ils aient besoin d'une aide additionnelle. Par exemple, cette année, nous avons transporté du matériel très lourd pour l'entreprise hydro-électrique du lac Waterloo-Wellington. Quand il s'agit d'une pièce si lourde et si encombrante, je ne doute pas qu'il faille plus d'hommes. Je pense que 90 ou 95 p. 100 du matériel que nous transportons par air est sur des palettes.

M. PITMAN: Vos paroles nous expliquent pourquoi huit hommes ont été vus cette fois-là.

M. GILCHRIST: Oui. Je ne doute pas le moins du monde qu'il y ait eu huit hommes à la fois là-bas. Il en fallait autant pour manœuvrer cette grosse pièce qui est arrivée là-bas.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Pitman, vous avez posé une question tantôt en vue d'obtenir des explications de M. Gilchrist. Vous avez parlé d'une somme additionnelle de \$50,000 au titre des dépenses d'administration, et M. Gilchrist a répondu qu'il faudrait assigner 43 membres de son personnel pour arriver à ce montant de \$50,000.

M. GILCHRIST: Non. L'*Eldorado Aviation* a environ 43 employés à l'heure actuelle. C'est un secteur seulement d'une société qui emploie entre 1,700 et 2,000 personnes lorsque l'exploitation est à son plein. Nous avons pensé que

ces \$50,000 venant du siège social, qui représenteraient peut-être 15 p. 100 de toutes les dépenses de notre siège social, est une somme un peu trop forte à affecter à une division qui n'emploie que 43 personnes.

M. PITMAN: Il y a aussi cet autre poste, ce montant de quelque \$61,000 d'intérêt sur le capital placé, qui, au dire de la PWA, devrait être ajouté comme une dépense absorbée par la société-mère. Croyez-vous que c'est un juste montant d'intérêt sur l'argent placé dans l'*Eldorado Aviation*?

M. GILCHRIST: Non. Nous ne pouvons accepter aucune partie du montant de \$60,000 ou \$61,000.

M. NIELSEN: Avez-vous des questions à poser, monsieur McIlraith?

M. MCILRAITH: Monsieur le président, est-ce M. Nielsen qui dirige les délibérations du Comité? Il est évident qu'à la façon dont les choses se passent, on est enclin à s'interroger. Monsieur le président, ou bien vous allez remplir les fonctions de président du Comité, ou bien...

M. NIELSEN: Je pouvais tout simplement la courtoisie ordinaire jusqu'à donner à M. McIlraith l'occasion de poser une question.

M. MCILRAITH: Courtoisie de l'équipe des fiers-à-bras du parti conservateur... et je ne crois pas que ce soit nécessaire.

M. FORGIE: Juste l'enlèvement de l'*Eldorado*.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre, s'il vous plaît!

Monsieur Green, avez-vous communiqué avec votre supérieur?

M. GREEN: Oui, j'ai parlé au président de la Commission. Il a à son tour communiqué avec le ministre des Transports qui a dit que je pouvais fort bien révéler tout ce qui s'est passé jusqu'ici.

Je signale cependant que, même si je puis parler de mémoire, je devrai obtenir ces renseignements du bureau et les transmettre à M. O'Connor. Je propose cette façon d'agir, si elle convient au Comité.

M. NIELSEN: Peut-être pourrait-on répondre ici à ma question?

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous que ces enseignements soient ajoutés en appendice?

M. GREEN: Pour qu'on sache bien ce que je vais déposer, disons qu'il s'agit des vues du personnel sur le mémoire de la PWA, du mois de juillet 1960, et de la lettre du président de la Commission des transports aériens au ministre des Transports. A part cela, il n'y a rien d'important, je pense, qui ne se trouve pas déjà consigné au compte rendu.

M. DRYSDALE: N'existe-t-il pas de commentaires écrits relativement à l'offre de la PWA, du 13 décembre 1960?

M. GREEN: Cette offre est maintenant à l'étude.

M. NIELSEN: A propos du rapport que vous avez fait vous-même au président de la Commission des transports aériens, n'est-ce pas?

M. GREEN: Oui.

M. NIELSEN: Pouvez-vous dire au Comité ce qu'étaient ces propositions ou recommandations?

M. GREEN: La lettre de la PWA au président de la Commission des transports aériens est déjà consignée au compte rendu, je crois. Voici ce qui s'est passé: cette première proposition était strictement entre la PWA et la société Eldorado, et ne portait que sur le transport entre Edmonton et Beaverlodge. Après que cette proposition eût été rejetée, la PWA a fait des instances auprès de la Commission dans le sens dont vous a parlé M. Harris. La Commission m'a ordonné d'aller à Vancouver et de la renseigner sur toute l'exploitation de transport de l'*Eldorado Aviation*; il s'agit du transport au delà d'Edmonton, et Beaverlodge, y compris le service fourni à la *Northern Transportation*, à la

mine de Port-Radium et ainsi de suite. L'*Eldorado Mining and Refining* n'a pas hésité à fournir les renseignements. Je me suis rendu à Vancouver avec ces données principales, j'y ai vu M. Harris et, conformément aux directives qui m'avaient été données, je lui ai demandé de me donner une estimation de ce que cela aurait coûté à l'*Eldorado* pour 1959, si le service entre Edmonton et Beaverlodge avait été fourni selon le tarif proposé par la PWA, de même que vers tous les autres endroits, selon le tarif déclaré de la PWA.

C'est ce que M. Harris a fait. Je l'ai questionné sur certains points, et il a nécessairement fait des hypothèses sur la nature des mouvements vers certains de ces autres endroits. De fil en aiguille, il en est arrivé à la proposition qui a été déposée, je crois. Sans entrer dans les détails—ce que d'ailleurs je ne saurais faire sans avoir devant moi les documents nécessaires—j'ai convenu que sa proposition, en général, était raisonnable, et que, même si l'on réduisait de \$50,000 à un chiffre bien inférieur les frais d'administration comptés, le coût déclaré par l'*Eldorado* et celui de la PWA pouvaient facilement se comparer. J'ai ensuite fait rapport au président de la Commission.

Après que la Commission eût étudié la question, le président a écrit une lettre au ministre des Transports, à laquelle il a joint ce rapport du personnel et dans laquelle il disait que la proposition de la PWA et le coût de l'*Eldorado* se comparaient assez bien pour que le gouvernement s'arrête à cette proposition.

La Commission s'est également dite d'avis que même si cela coûtait un peu plus cher à l'*Eldorado* de confier ce service à un transporteur public, un tel changement serait dans l'intérêt général du public. Or c'est évidemment dans l'intérêt public au point de vue du gouvernement, plutôt que du strict point de vue de la *Mining and Refining Company*, parce que lorsqu'il s'agit d'une exploitation aérienne, domaine où la Commission trouve une bonne part de responsabilité, la fréquence du service, la proportion suffisante des chargements et la bonne utilisation de la flotte d'avions sont susceptibles d'améliorer la qualité du service et de faire baisser les prix au public. Il s'agissait là d'une recommandation provisoire. Autrement dit, nous avons recommandé que le gouvernement approfondisse davantage la question. D'après ce qui était arrivé jusque là, la question valait la peine d'être étudiée davantage, et la Commission a jugé que les besoins du public en matière de transport aérien dans le Nord seraient mieux servis si une société de la Couronne cédait son commerce à un transporteur public plutôt que d'en confier l'exploitation à sa propre filiale. Naturellement, tout ce qui doit se faire à cet égard doit être décidé par le gouvernement; la Commission n'a pas cette responsabilité ultime.

M. Hees, je crois, a communiqué le rapport au ministre du Commerce d'alors; c'est par la suite, que la société Price Waterhouse nous a transmis son évaluation qui, soit dit en passant, était fondée uniquement sur la première proposition. Puis le va-et-vient a commencé; nous avons eu une autre proposition et une autre analyse.

Maintenant que nous avons reçu cette dernière évaluation de la *Price Waterhouse*, la Commission a jugé qu'il fallait, à partir des derniers renseignements, tenter de faire une analyse technique et financière des aspects litigieux, pour ensuite présenter une autre recommandation au ministre. Les directives en ce sens sont déposées au dossier.

M. NIELSEN: J'ai une autre question à poser là-dessus. Monsieur Green, pourriez-vous expliquer au Comité si, en matière de concurrence, quand il s'agit de transporteurs aériens, on s'arrête aux mêmes aspects que dans le cas des sociétés de la Couronne ou même à toute autre entreprise? Si les éléments considérés ne sont pas les mêmes, quelles sont les différences et pourquoi?

M. GREEN: Que voulez-vous dire au juste?

M. NIELSEN: Ce que je veux dire, c'est que, évidemment, on ne s'arrête pas aux mêmes aspects, quand il s'agit de transporteurs aériens, lorsqu'on veut savoir s'il convient que des sociétés de la Couronne s'instituent transporteurs publics, faisant la concurrence à des transporteurs publics comme la PWA et la TWA, que s'il s'agissait d'une concurrence, dans le transport fluvial, entre une compagnie comme la NTCL d'une part, et l'*Arctic Transportation* d'autre part.

M. GREEN: Évidemment, on ne s'arrêterait pas aux mêmes aspects. Cela ne ressemble pas à un cas où entreraient en cause deux transporteurs publics détenteurs de permis.

M. NIELSEN: Je comprends très bien cela; mais je veux savoir en quoi diffèrent les considérations et pourquoi.

M. GREEN: Dans le cas où deux transporteurs aériens se font la lutte pour obtenir une route, demandent un permis en vue d'exploiter une route en particulier, ou quand l'un d'eux demande l'autorisation de faire concurrence à un autre sur une route? Est-ce là ce que vous voulez dire?

M. NIELSEN: A votre avis, pourquoi serait-il à propos que la PWA, comme transporteur public, se charge du transport des voyageurs et des marchandises qu'assure maintenant l'*Eldorado Aviation*?

M. GREEN: Si tout le reste se vaut et si la proposition est rentable?

M. NIELSEN: Oui.

M. GREEN: Dans ce cas, de l'avis de la Commission, c'est parce que la PWA est un transporteur, détenteur d'un permis de la catégorie I, et suivant un horaire. La Commission a décidé que sur les routes qu'il dessert, et surtout dans la région du Mackenzie qui est en jeu ici, l'exploitant doit satisfaire la commodité et les besoins du public. Il y a deux côtés à la médaille. On accorde une certaine protection à ce transporteur à l'égard de cette route, mais par contre, le transporteur doit assurer un service régulier, selon un horaire publié, à des taux déclarés, applicables à tous dans la région. Autrement dit, c'est véritablement une entreprise de service public. De toute façon, c'est en ayant une compagnie aérienne forte et rentable qu'on sert le mieux les intérêts du public, c'est indéniable. D'autre part, si l'on va à l'extrême au point que c'est ridicule, aucun transporteur ne pourrait maintenir un service à prix unitaire garanti. En conséquence, si l'on va jusqu'au ridicule, tout citoyen du Nord qui voudrait voyager serait forcé de louer un avion.

M. NIELSEN: Pourquoi protège-t-on le transporteur public?

M. GREEN: Ce qui entre ici en ligne de compte, je crois, c'est le trafic disponible. Tout d'abord, le coût unitaire diminue quand on utilise des avions plus gros, qu'on les utilise à meilleur rendement, pourvu que le trafic suffise à remplir ces avions. Ainsi donc, une route suffisamment achalandée où l'on arrive à bien utiliser une flotte de gros avions permettra un service meilleur et plus économique pour la clientèle qu'une route où l'on partage le trafic avec d'autres exploitants qui ne sont pas assujétis aux mêmes restrictions et obligations quant à la régularité et le reste.

M. NIELSEN: Selon vous, monsieur Green, si ce degré économique d'achalandage n'est pas maintenu sur une route comme celle du réseau du Mackenzie, le public verrait-il le service baisser ou non?

M. GREEN: Chaque fois qu'une route ne fournit pas de chargements suffisants ou ne permet pas une utilisation suffisante des avions, on finit par se trouver en face d'une alternative: le transporteur doit assurer le service sur cette route aux dépens des bénéfices réalisés ailleurs dans son exploitation ou bien il faut qu'il soit subventionné par l'État. Une troisième solution est possible: la réduction ou l'abandon du service.

M. NIELSEN: Une dernière question là-dessus. Si le trafic n'est pas suffisant pour assurer une exploitation rentable, diriez-vous que c'est l'entretien et, conséquemment, la sécurité qui seraient les premiers à baisser?

M. GREEN: Je ne dirais pas cela dans le cas d'un exploitant sérieux. Permettez que je m'exprime autrement: aucun exploitant sérieux n'irait sacrifier la sécurité sur une ligne en vue de réduire ses frais, car ce serait contraire à l'intérêt public et désavantageux pour l'exploitant.

M. NIELSEN: La Commission s'arrête-t-elle à cet aspect?

M. GREEN: La Commission le considère comme un des éléments du coût d'exploitation. Autrement dit, la Commission admet que, pour survivre, un transporteur public doit être assuré de recettes raisonnables.

M. MCILRAITH: Monsieur Green, en répondant tantôt à M. Nielsen, vous avez parlé des recommandations faites par la Commission au ministre.

M. GREEN: Oui.

M. MCILRAITH: Je conclus que ces recommandations ont été faites parce qu'on supposait que l'*Eldorado* serait forcée d'expédier, par la ligne des *Pacific Western Airlines*, les concentrats dont M. Gilchrist a parlé ce matin.

M. GREEN: Oui, toute la proposition est fondée sur l'idée que les concentrats seraient expédiés par air.

M. MCILRAITH: Oui. De même aussi, la recommandation dont vous avez parlé mentionnait que l'intérêt public pouvait entrer en ligne de compte en regard du fait que la position de concurrence de l'*Eldorado Mining and Refining* pouvait être affaiblie?

M. GREEN: Je pense que ces considérations sont venues après coup.

M. MCILRAITH: Elles sont venues après coup?

M. GREEN: Si j'ai bonne mémoire.

Le PRÉSIDENT: Monsieur McIlraith, tantôt vouliez-vous dire tous les concentrats?

M. MCILRAITH: Non, seulement la portion dont M. Gilchrist a parlé ce matin. Je pense que M. Harris a parlé de la même quantité.

M. GREEN: Je ne suis pas certain, mais je pense que cette observation a été faite au cours de l'analyse.

M. DRYSDALE: Je voudrais un renseignement de M. Gilchrist. Je conclus du témoignage de M. Green, que, dans cette région septentrionale considérée comme un tout, un seul transporteur peut offrir un service rentable et satisfaisant pour ce qui est de l'intérêt public. Si par hasard, la Commission des transports aériens concluait que l'*Eldorado Aviation* peut fournir le transport à meilleur prix, songerait-elle peut-être à faire l'opposé: à lui permettre d'étendre son exploitation pour desservir toute la région que dessert la PWA à l'heure actuelle?

M. GILCHRIST: C'est une question à laquelle je ne crois pas pouvoir répondre. Je veux dire que je pourrais vous répondre, mais à mon avis, on ne devrait pas me demander de tracer la ligne de conduite du gouvernement ni même de laisser entendre ce que le gouvernement devrait faire. Nous sommes guidés par une série de directives inscrites en noir sur blanc. J'ai déjà dit ici, selon moi, il faut envisager la question du transport dans le bassin du Mackenzie dans son ensemble et non en fonction d'un transporteur en particulier. Il faut étudier la situation dans son ensemble parce que le matériel de transport par eau, par terre ou par air est tel de nos jours qu'on ne peut pas résoudre le problème sans voir comment chaque catégorie de matériel complète l'autre. Pour ma part en tout cas, je ne crois pas que le trafic soit suffisant, entre Edmonton et le littoral de l'Arctique pour tirer un rendement satisfaisant du

capital considéré comme un véritable placement, quoiqu'on puisse peut-être y arriver en combinant tous les éléments; mais je ne suis pas certain.

M. DRYSDALE: Monsieur Green, je devrais peut-être vous demander ceci: ne croyez-vous pas que vous considérez cette région comme une unité économique complète et que, vous plaçant au point de vue de l'intérêt public, peu importe que le transporteur soit l'*Eldorado Aviation* ou la PWA, d'après vous, selon les renseignements que vous possédez, l'intérêt public veut qu'il y ait un seul exploitant dans la région?

M. GREEN: D'après les horaires et l'activité dans la région, il semble qu'un seul exploitant à horaire puisse suffire à tous les besoins et qu'il ne serait pas économique de permettre à un concurrent de desservir la région.

M. DRYSDALE: Je me demande si vous pourriez expliquer un peu comment la Commission des transports aériens étudiera la documentation présentée par la PWA et l'*Eldorado Aviation*. Tiendra-t-elle des audiences? Les conseillers juridiques seront-ils présents pour donner les renseignements? Les témoignages seront-ils transcrits?

M. GREEN: Pour l'instant, comme je l'ai dit, la Commission recevra du personnel un rapport qu'elle étudiera; ensuite elle transmettra un rapport au ministre des Transports. Je crois avoir dit que, jusqu'ici, la Commission s'est occupée de cette question de sa propre initiative, parce qu'elle juge de son devoir de renseigner le ministre des Transports sur tout ce qui se produit de nouveau dans le domaine de l'aviation civile. Ainsi donc, à moins que le ministre ne donne des directives, ou à moins que la Commission ne soit saisie d'une demande d'abandon de service ou d'une plainte officielle, elle n'a pas raison d'agir de son propre chef. Il se peut que le ministre, après avoir pris connaissance de la recommandation, saisisse la Commission de cette question pour qu'elle tienne des audiences publiques. Je ne saurais dire, mais ça pourrait se faire.

M. DRYSDALE: Je conclus donc que vous préférez voir dans cette question tout un problème régional plutôt qu'une partie d'un problème.

M. GREEN: Cela fait certainement partie de tout le problème régional.

M. DRYSDALE: Pour revenir à cette preuve, a-t-on demandé à l'*Eldorado Aviation* de présenter une proposition relativement au service de toute la région, puisque, à mon avis, c'est la seule base de comparaison?

M. GREEN: La Commission ne le lui a certainement pas demandé.

M. DRYSDALE: Alors, comment pouvez-vous étayer une comparaison quand vous faites de l'*Eldorado Aviation* le centre de la question pour ne considérer la PWA que comme une partie?

M. GREEN: Nous ne pouvons pas supposer que le gouvernement soit disposé à permettre à l'*Eldorado Aviation* de faire fonction de transporteur public à horaire. Rien ne laisse croire que le gouvernement soit prêt à laisser l'*Eldorado Aviation* devenir un transporteur public à horaire.

M. DRYSDALE: Alors, comment pouvez-vous, en réalité, établir une comparaison dans une telle situation? Quelles seront vos normes de comparaison?

M. GREEN: La comparaison peut se fonder, je crois, sur ce qu'il en coûterait réellement à l'*Eldorado* si elle abandonnait le service aérien. On peut ensuite apprécier—mais c'est bien plus difficile—quels en seraient les effets sur le public en général, ce qui comprend le gouvernement du Canada à titre de client de la société aérienne, et sur les épargnes qu'on pourrait réaliser.

M. DRYSDALE: Je pense qu'il est assez évident que l'*Eldorado Aviation* et la société *Eldorado* en général ont intérêt à obtenir un service qui leur coûte le moins cher possible; je suppose aussi que la PWA a intérêt à se charger de

cette exploitation. Mais ce sur quoi je m'interroge, c'est la norme générale de l'intérêt public. Sera-ce le principe directeur?

M. GREEN: Si la proposition du transporteur public est raisonnable et se rapproche du coût actuel, la Commission, pour sa part, tentera d'évaluer ce que ça coûtera réellement et de peser les renseignements sur les points de différence qui se sont posés. Si tout paraît encore raisonnable, je suppose que la Commission s'en tiendra à sa recommandation antérieure.

M. DRYSDALE: Le principal critère est-il l'intérêt public?

M. GREEN: C'est assurément le principal critère.

M. DRYSDALE: Comment envisagez-vous l'intérêt public quand vous comparez un exploitant commercial de la catégorie 1 à un autre exploitant non commercial de la catégorie 5, qui ne maintient un service que dans l'intérêt de la compagnie? N'est-il pas évident que la PWA serait la seule à maintenir une exploitation dans l'intérêt public?

M. GREEN: S'il en ressort que l'ensemble du réseau de routes et le service fourni au public seraient améliorés et que ça ne coûterait pas trop cher à la société de la Couronne, ou plutôt devrais-je dire au gouvernement, je dirais alors que ce serait en effet le critère.

M. DRYSDALE: J'estime qu'il y aurait peut-être lieu de voir ce critère en regard de ce qui pourrait passer pour une proposition un peu humoristique—du moins c'est ainsi que M. Gilchrist l'a vue. Je ne vois pas d'autre façon de prendre l'intérêt public comme critère: ou bien la PWA devrait exploiter toutes les routes de la région, ou bien l'*Eldorado* devrait s'en charger, car je ne vois pas que deux exploitants puissent y maintenir un service rentable. Si l'un en prend une tranche à l'autre, je ne crois pas que ce soit dans l'intérêt public. Je prétends donc qu'il faudrait également étudier cette solution facétieuse si l'on veut mettre les deux concurrents sur le même pied.

M. GREEN: Je suis certain que la Commission étudierait sa requête si l'*Eldorado Aviation* demandait l'autorisation d'exploiter un service de la catégorie 1.

M. DRYSDALE: Monsieur Gilchrist, seriez-vous disposé à envisager cette possibilité eu égard à ce qu'on pourrait considérer comme l'intérêt public et non pas uniquement l'intérêt de l'*Eldorado* ou de la PWA?

M. GILCHRIST: Si mon ministre m'ordonne d'étudier cette question, bien sûr nous l'étudierons, mais je ne crois pas que l'*Eldorado* puisse, à l'heure actuelle, en prendre l'initiative, du moins pas publiquement. Je me permettrai de faire une observation qui pourrait situer la question, et il serait bon, je pense, que vous y songiez lorsque vous étudierez la situation.

Dans les circonstances actuelles, si la société *Eldorado* était une compagnie privée, dirigée par les administrateurs actuels, nous nous occuperions de transport aérien, nous aurions une flotte d'avions, parce que ce serait avantageux pour nous.

En étudiant toute la question, rappelez-vous qu'une société comme la nôtre a des responsabilités envers ses actionnaires. Nous devons administrer l'entreprise de la façon la plus économique possible. Je sais que certains prétendent à l'heure actuelle qu'il n'en est pas ainsi, mais il reste que nous en sommes absolument assurés, et je pense que nous connaissons assez bien notre propre entreprise.

Nous nous occuperions de transport aérien, nous aurions un service aérien, parce que, vu notre exploitation et la nécessité de toujours recourir au transport, tant pour la surveillance que pour nos besoins courants, et je veux dire par là le transport du courrier aux régions isolées, le transport du personnel et le reste, nous devons absolument avoir des moyens très souples de transport à notre disposition et dirigés par nous.

M. DRYSDALE: C'est de l'hypothèse. Dans votre déclaration, je pense que vous prenez comme point de départ les conditions des permis selon la classification de 1953. Mais quand on examine la situation maintenant, on arrive à se demander si vous devriez avoir une flotte aérienne.

Supposons que la Commission des transports aériens juge qu'il y va de l'intérêt public que, en plus de desservir cette région que vous désirez, vous deviez également transporter des voyageurs dans toute cette région du Nord, la question se ramène encore à la situation que nous étudions présentement: il s'agit de savoir si, dans ces conditions, vous devriez vous occuper de transport aérien, ou même si la Commission des transports aériens vous permettrait alors de vous en occuper. A mon avis, vous n'avez pas résolu le problème.

M. GILCHRIST: Voici ce que je veux dire, et je crois que M. Green confirmera mes avancés: rien n'empêche la compagnie de posséder ses avions à elle, qu'elle ait ou non un permis de la catégorie 5. Nous pourrions abandonner ce permis de catégorie 5 et posséder quand même assez d'avions pour fournir le service que nous avons présentement.

M. GREEN: C'est juste. L'*Eldorado Aviation Limited* sert deux clients: l'*Eldorado Mining and Refining* et la *Northern Transportation*. Si elle ne desservait que l'*Eldorado Mining and Refining*, elle pourrait posséder des avions à elle. Mais dès qu'une société aérienne dessert une autre compagnie et devient partie à un contrat, il lui faut un permis de la Commission.

M. NIELSEN: On ne pourrait pas non plus exiger le prix du billet des voyageurs.

M. McILRAITH: C'est un problème discutabile que posent les règlements.

M. GREEN: Oui, c'est un problème discutabile de réglementation.

M. GILCHRIST: Rien n'empêcherait la *Northern Transportation* de posséder un DC3 pour son usage, ni l'*Eldorado Mining and Refining* d'avoir le DC4. Autrement dit, il y a toujours moyen de contourner la difficulté.

M. DRYSDALE: Il y a moyen de contourner la difficulté, mais ce qui arrête mon attention à l'heure actuelle, c'est l'intérêt public et le meilleur service possible pour le Nord. Parfois, les transporteurs commerciaux doivent maintenir leur service à des taux désavantageux, alors qu'il leur faut le subventionner sur d'autres secteurs de l'exploitation à taux plus profitables, parce que c'est dans l'intérêt public.

C'est peut-être un peu ridicule en apparence, je le sais; mais je voudrais qu'on donne le meilleur service possible à la région du Nord, et je pense que la Commission des transports aériens pourrait, à juste titre, étudier cette autre solution. Que M. Gilchrist en prenne l'initiative ou que le ministre des Transports soit mis au courant à la suite de ces audiences, je pense que c'est la seule façon d'arriver à établir une comparaison raisonnable entre les deux solutions, et de déterminer si c'est la meilleure façon d'en tirer parti.

M. McILRAITH: Une seule question: je veux demander à M. Green de préciser une réponse qu'il a donnée. Il a dit, je crois, que c'est la Commission des transports aériens, de son propre chef, qui a donné lieu à cette étude ou à cette proposition. J'ai pensé que c'était par suite de la mention d'une phrase ou d'une lettre adressée au ministre, et que le ministre avait déferé la question à la Commission. Pourriez-vous nous dire au juste ce qui s'est passé?

M. GREEN: Tout d'abord, la Commission était au courant des négociations amorcées entre les deux compagnies. Pour en être sûr, je devrais consulter le dossier, mais je crois que l'affaire a été amorcée par une lettre des *Pacific Western Airlines* à la Commission; celle-ci, à son tour, a mis le ministre au courant et a fait son enquête, au su du ministre.

M. McILRAITH: Merci beaucoup.

M. FORGIE: D'après la page 488 (texte anglais), je pensais que c'était à la suite d'un mémoire présenté sous forme de lettre au ministre. J'avais demandé le dépôt de la lettre, et vous avez dit que ma requête était raisonnable. Je me demande si nous aurons cette lettre.

Le PRÉSIDENT: Il s'agirait encore d'un document interministériel.

M. GREEN: Il s'agit probablement d'une lettre des *Pacific Western Airlines* à la Commission, en date du 14 juillet, je crois. Cette lettre, accompagnée d'un mémoire, a été transmise au ministre. Ils seront déposés.

M. NIELSEN: Je croyais que M. Forgie parlait de la lettre dont vous nous avez lu des extraits lors de notre dernière réunion, et que le ministre avait donné des directives à la Commission.

M. FORGIE: M. Gilchrist a dit qu'il verrait ce qu'il peut faire.

M. GILCHRIST: Vous voulez dire à la page 488 (texte anglais)?

M. FORGIE: Oui.

M. GILCHRIST: Je croyais que vous parliez de la *Northern Transportation*, car voici la question que je venais tout juste de poser:

M. GILCHRIST: Pour parler de la *Northern Transportation Company*? Je tâcherai de déposer cette lettre.

M. FORGIE: J'ai demandé si quelqu'un avait offert d'acheter la *Northern Transportation Company*? Si oui, qui? En avez-vous la preuve?

M. GILCHRIST: Je crois qu'il y a eu une offre. Je me suis informé au bureau du ministre, mais ce matin je n'avais pas encore reçu de réponse. Je devrais cependant en avoir reçu une avant la prochaine réunion.

M. SLOGAN: En refaisant l'histoire de l'industrie de l'uranium, qu'il me soit tout d'abord permis de signaler le travail magnifique que, selon moi, la société *Eldorado* a fait pour cette industrie.

M. GILCHRIST: Merci.

M. SLOGAN: Mais au regard de l'ensemble de l'industrie, ne croyez-vous pas que la société *Eldorado* ne devrait plus faire d'explorations? L'industrie privée de l'uranium s'oppose, je pense, à ce que l'*Eldorado* tente d'autres explorations. Vu l'avenir incertain de l'industrie de l'uranium au Canada, ne croyez-vous pas que l'*Eldorado* a rempli sa mission en s'occupant de ce domaine au début et en faisant des travaux d'extraction et d'exploration, alors que la demande d'uranium excédait l'approvisionnement? Mais puisque c'est maintenant l'opposé, ne croyez-vous pas que seule l'industrie privée devrait pourvoir aux besoins d'exploration?

M. GILCHRIST: Comme vous le savez tous, nous avons ce service de contingentement de l'exploration. Par ailleurs, je crois que vous allez un peu plus loin dans votre question: ne croyez-vous pas que l'*Eldorado* a rempli sa mission?

M. SLOGAN: A mon avis, ça ne devrait pas se faire en concurrence avec l'industrie privée.

Le PRÉSIDENT: Tout ce que M. Gilchrist pourrait répondre à votre question, je pense, ce serait à propos de l'exploration qu'on se propose de faire par hélicoptère, car nous avons décidé de ne pas parler de la question de l'uranium avant que la mission revienne d'Angleterre.

Vos observations à propos de l'*Eldorado Aviation* se limitent-elles à l'utilisation d'hélicoptères?

M. SLOGAN: Je retire ma question.

Le PRÉSIDENT: Nous avons décidé de ne plus parler de la question de l'uranium tant que la mission ne sera pas de retour d'Angleterre. On pourrait répondre à une partie de votre question, mais à celle-là seule qui porte sur l'utilisation d'hélicoptères.

M. FORGIE: Monsieur le président, ai-je bien entendu M. Gilchrist dire qu'il avait reçu l'ordre de cesser les explorations d'uranium?

Le PRÉSIDENT: Monsieur Forgie, que diriez-vous si nous reportions votre question à plus tard?

M. FORGIE: Car, si c'est bien ce qu'il a dit, j'aurais une autre question à lui poser.

Le PRÉSIDENT: Vous conviendrez avec nous tous, je pense—j'ai dit que la question de M. Forgie était irrecevable—qu'il serait préférable de ne pas parler d'uranium jusqu'à ce que la mission négociatrice revienne d'Angleterre. Est-ce raisonnable?

M. FORGIE: Oui.

M. DRYSDALE: A ce même propos, monsieur le président, puisque l'*Eldorado Aviation* a saisi la Commission des transports aériens de son problème, et qu'aucune recommandation finale ne sera soumise avant un mois environ, la situation n'est-elle pas la même? Ne devrions-nous pas remettre à plus tard l'étude de cette question?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. DRYSDALE: J'aurais certaines preuves à proposer à cet égard, mais je ne crois pas que ce soit le temps approprié de le faire.

Le PRÉSIDENT: Il est midi, et à moins que vous ne désiriez étudier cette initiative dès maintenant, nous devrions, je pense, remettre à plus tard l'étude du problème de l'*Eldorado Aviation* jusqu'à ce que la Commission des transports aériens ait soumis son rapport. Cette proposition convient-elle au Comité?

M. MCILRAITH: Si M. Green est encore ici demain matin, on pourrait l'entendre encore quelques minutes. L'étude de la question devra être remise à plus tard, mais il s'agit de savoir si nous procédons maintenant.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous que M. Green revienne demain, de même que M. Gilchrist et M. Harris?

M. MCILRAITH: Bien, s'ils pouvaient être ici demain matin durant quelques instants, ce serait idéal; nous pourrions ensuite les libérer.

M. NIELSEN: J'avais plusieurs questions à poser aux dirigeants de la compagnie d'aviation, mais je n'ai pas pu les poser aujourd'hui.

Le PRÉSIDENT: Si ça vous convient, nous continuerons demain.

Monsieur Batten, vous faites partie du comité de direction, la proposition vous convient-elle?

M. SLOGAN: Demain, sera-ce la dernière réunion?

Le PRÉSIDENT: Pas nécessairement; ça dépend du Comité et non de moi. Cela vous convient-il, monsieur Pitman?

M. PITMAN: Oui.

M. SLOGAN: Alors, passerons-nous à la question de l'énergie atomique?

Le PRÉSIDENT: Quand nous aurons liquidé ces autres questions.

Si nous terminons la question de l'aviation, seriez-vous d'avis que nous passions à la *Northern Transportation*? Nous pourrions peut-être ensuite aborder la question de l'énergie atomique jeudi.

M. FORGIE: M. J. L. Gray viendra-t-il alors?

Le PRÉSIDENT: Oui, et quelques-uns de ses fonctionnaires.

Si des membres du Comité ont reçu des instances et s'ils veulent faire convoquer certains témoins lorsque nous aborderons l'examen de l'*Atomic Energy of Canada Limited*, qu'ils en avertissent le comité de direction.

La prochaine réunion aura lieu demain matin, à 11 heures.

APPENDICE «A»

PACIFIC WESTERN AIRLINES LTD.

Coût du transport aérien de l'*Eldorado* aux taux de la PWA
pour l'année 1959

NOTA: Tout le trafic-voyageurs serait sujet à l'application des rabais de plan familial de passage, des rabais aux voyageurs en groupe (5 et 10 p. 100), et aux demi-places pour les enfants, selon les taux de la PWA, plus une commission générale de 5 p. 100 à l'*Eldorado* comme agent. Pour faciliter les calculs, ces pourcentages ont été fixés à 7½% et 5% ou 12.1%.

Entre:

Edmonton et Uranium-City:

Marchandises—9,669,772 livres à \$5 les cent livres	\$ 483,489
Voyageurs— 5,286 à \$35 moins 12.1%	162,624

Edmonton et McMurray:

Marchandises—Vers le Nord: 4,252 livres à \$4.58 les cent livres	195
Vers le Sud: 4,788 livres à \$4.58 les cent livres	219
Voyageurs— 253 à \$19 moins 12.1%	4,225

Edmonton et Fort-Smith:

Marchandises—Vers le Nord: 106,641 livres à \$8.84 les cent livres	9,427
Vers le Sud: 16,242 livres à \$4.96 les cent livres	806
Voyageurs— 296 à \$38 moins 12.1%	13,227

Edmonton à Yellowknife:

Marchandises—Vers le Nord: 6,004 livres à \$11.53 les cent livres	692
Vers le Sud: 190,170 livres à \$5.89 les cent livres	11,201
Voyageurs— 75 à \$53 moins 12.1%	3,494

Edmonton et Norman-Wells:

Marchandises—Vers le Nord, 5,356 livres à \$27.23 les cent livres	1,458
Voyageurs— 10 à \$95 moins 12.1%	835

Edmonton et Inuvik:

Marchandises—Vers le Nord, 17,470 livres à \$34.31 les cent livres	5,994
Vers le Sud: 5,014 livres à \$17.15 les cent livres	860
Voyageurs— 57 à \$135 moins 12.1%	6,764

McMurray et Uranium-City:

Marchandises—Vers le Nord: 1,335 livres à \$6 les cent livres..	80
Vers le Sud: 4,550 livres à \$3 les cent livres..	137

McMurray et Fort-Smith:

Marchandises—Vers le Nord: 22,114 livres à \$6.50 les cent livres	1,437
Vers le Sud: 807 livres à \$3.25 les cent livres..	26

Fort-Smith et Uranium-City:

Voyageurs— 1 à \$10 moins 12.1%	9
---------------------------------------	---

Fort-Smith et Yellowknife:

Marchandises—Vers le Nord: 106 livres à \$4.80 les cent livres ..	5
Vers le Sud: 640 livres à \$4.80 les cent livres ..	31
Voyageurs— 2 à \$15 moins 12.1%	26

Fort-Smith et Norman-Wells:

Marchandises—Vers le Nord: 609 livres à \$29.86 les cent livres	181
Voyageurs— 1 à \$60 moins 12.1%	53

Norman-Wells et Inuvik:

Voyageurs— 2 à \$40 moins 12.1%	70
Marchandises—Vers le Sud: 50 livres à \$18 les cent livres	9

Edmonton et Peace-River-Sawmills:

DC-3 affrété d'Edmonton: 9 voyages x 2 x 395 mil. x \$1.20	8,532
---	-------

Edmonton et Bear-River-Rapids:

Edmonton à Norman-Wells:	
Marchandises—Vers le Nord: 41,181 livres à \$27.23 les cent livres	\$11,214
Vers le Sud: 3,365 livres à \$13.61 les cent livres	458
Voyageurs— 91 à \$95 moins 12.1%	7,599

Vols à forfait vers Bear-River-Rapids:

20 vols d'Otter x 2 x 72 mil. x \$1.05	3,024
--	-------

22,295

Entre:

Escalaes de route et Tuktoyaktuk:

Edmonton à Inuvik:

Marchandises—Vers le Nord: 107,001 livres à \$34.31 les cent livres	36,712
Vers le Sud: 16,722 livres à \$17.15 les cent livres	2,868
Voyageurs— 283 à \$135 moins 12.1%	33,582

McMurray à Inuvik:

Marchandises—Vers le Nord: 2,889 livres à \$48.65 les cent livres	1,405
Vers le Sud: 30 livres à \$45.65 les cent livres ..	14
Voyageurs— 13 à \$119 moins 12.1%	1,360

Fort-Smith à Inuvik:

Marchandises—Vers le Nord: 8,408 livres à \$43.12 les cent livres	3,626
Vers le Sud: 1,831 livres à \$43.12 les cent livres	790
Voyageurs— 27 à \$101 moins 12.1%	2,397

Yellowknife et Inuvik:

Voyageurs— 1 à \$99 moins 12.1%	87
---------------------------------------	----

Norman-Wells et Inuvik:

Marchandises—Vers le Sud: 10 livres à \$18 les cent livres	2
Voyageurs— 4 à \$40 moins 12.1%	141

Aucuns frais supplémentaires—Inuvik à Tuktoyaktuk

Inuvik et Tuktoyaktuk (mouvement local)

7 vols à forfait d'Otter à 80 mil. x 2 x \$1.05	1,176
---	-------

Escalaes de route et Bear-River-Rapids:

McMurray et Norman-Wells:

Marchandises—Vers le Nord: 430 livres à \$35.36 les cent livres ..	152
Voyageurs— 1 à \$79 moins 12.1%	69

Fort-Smith et Norman-Wells:

Marchandises—Vers le Nord: 3,031 livres à \$29.86 les cent livres	905
Vers le Sud: 694 livres à \$29.86 les cent livres ..	207
Voyageurs— 22 à \$60 moins 12.1%	1,160

PACIFIC WESTERN AIRLINES LTD.

Sommaire des frais d'exploitation—*Eldorado Aviation Ltd.*
Année 1959

	DC4	DC3	Total
Coût déclaré par l' <i>Eldorado</i>	\$ 688,687	\$ 253,319	\$ 942,006
Redressements effectués par la <i>Price Waterhouse</i> :			
Dépréciation ramenée à un taux uniforme de 10%	(58,656)	(14,952)	(73,608)
Prévisions pour réparations	6,500	2,700	9,200
Intérêts sur capital placé	25,206	6,753	31,959
Total du coût reconnu par l' <i>Eldorado</i> ..	\$ 661,737	\$ 247,820	\$ 909,557
Dépenses additionnelles qui, selon la PWA, devraient être incluses (voir notes explicatives jointes)			
A. Dépréciation augmentée uniformément à 12½%	\$ 14,250	\$ 2,963	\$ 17,213
B. Augmentation des prévisions de réparations de DC4 à \$6.67 l'heure, pour 1,898 heures	6,160		6,160
C. Augmentation des prévisions de réparations de DC3 à \$3 l'heure pour 1,839 heures		2,817	2,817
D. Allocation à l'administration	32,415	16,667	49,082
E. Location de chariot élévateur de la mine, à Beaverlodge—373 atterrissages	3,590	140	3,730
F. Utilisation de 6 mineurs par atterrissage, à Beaverlodge	4,308	168	4,476
G. Prévisions aux fins de l'assurance-responsabilité envers les voyageurs (14,736 voyageurs-heures)	7,777	3,275	11,052
H. Loyer de hangar à Edmonton ..	8,000	4,000	12,000
I. Coût du personnel de bord et des approvisionnements pour les voyageurs, pour 50% des vols de DC4 et 75% des vols de DC3	10,422	9,266	19,688
J. Utilisation du personnel des mines, à Edmonton	?	?	?
La PWA prétend que le total devrait être d'au moins	\$ 748,659	\$ 287,116	\$ 1,035,775

RÉPARTITION DES FRAIS D'EXPLOITATION

	Unités de tonnages		Coût global
	DC4	DC3	
Division d'Ottawa	2,379,236	273,419	\$ 515,611
Division de Port-Radium	223,831	456,768	166,139
Division de Beaverlodge	1,187,039	68,143	238,615
<i>Northern Transportation Company</i>	249,029	253,761	115,410
Total	4,039,135	1,052,091	\$ 1,035,775

PACIFIC WESTERN AIRLINES LTD.

NOTES EXPLICATIVES À PROPOS DES FRAIS ADDITIONNELS
D'EXPLOITATION

ELDORADO AVIATION LTD.

A. Dans son rapport sur l'exploitation de l'*Eldorado Aviation Ltd.*, la *Price Waterhouse and Co.* a réduit la dépréciation de 40 p. 100 sur le solde décroissant à un taux uniforme de 10 p. 100. Nous prétendons qu'une défalcation de 10 p. 100 à l'égard des avions DC4 et DC3 est insuffisante. Le CAB permet la défalcation complète en dix ans des avions modernes à turbo-réacteurs. Une défalcation identique pour les avions à moteurs désuets à pistons est inéquitable. Nous prétendons donc que la dépréciation ne devrait pas être inférieure à 12½ p. 100 par année. Par suite d'une défalcation en huit ans, l'avion n'aurait plus aucune valeur lorsque le contrat de vente d'uranium de l'*Eldorado* expirera.

Si l'on applique au prix d'achat de l'avion et des pièces principales la dépréciation additionnelle de 2½ p. 100 par année, le coût sera augmenté de \$17,213 par année.

B. Dans son rapport, la *Price Waterhouse* accorde une allocation d'un coût estimatif de \$60,000, après 12,000 heures, pour la répaartion générale des carlingues. Nous sommes d'avis qu'il faudrait compter, pour ces réparations générales, \$80,000 après 12,000 heures. Il y aurait donc lieu de porter de \$5 à \$6.67 le taux horaire. La *Price Waterhouse* a également appliqué ces prévisions au nombre rectifié d'heures de vol pour l'année 1959, qui est inférieur de 598 au nombre réel d'heures de vol. Conséquemment, nous estimons que les prévisions au titre des réparations générales des avions DC4 devraient être augmentées de \$6,160.

C. En calculant l'allocation de réparation des carlingues de DC3, la *Price Waterhouse* s'est servi d'un taux de \$3 l'heure, ce qui représente un coût estimatif de \$36,000 après 12,000 heures. Nous n'avons rien à redire à ce taux. Mais en appliquant ce taux, la *Price Waterhouse* a, encore une fois, utilisé le nombre rectifié d'heures de vol pour l'année 1959, qui est inférieur de 939 au chiffre réel. En comparant les coûts réels, il faudrait donc tenir compte de ce temps de vol non calculé, aussi avons-nous ajouté \$2,817.

D. Bien que la *Price Waterhouse* n'ait pas tenu compte des frais d'administration, les considérant comme quantité négligeable, nous prétendons au contraire qu'il s'agit d'un poste important de dépenses. D'après l'analyse des frais d'exploitation, pour l'année 1958, déclarés par le Bureau fédéral de la statistique relativement aux sociétés Air-Canada, CPA, PWA, MCA, *Transair* et *Quebecair*, les frais généraux d'administration de chacune des compagnies précitées s'élèvent à un maigre pourcentage de 10.05 des frais directs d'exploitation. Si nous appliquons ce pourcentage aux frais directs de l'*Eldorado*, il faut charger \$90,290 au titre de l'administration. Si nous déduisons les frais administratifs déclarés (\$41,208), la société-mère doit alors inscrire une charge de \$49,082.

E. Les dirigeants de l'*Eldorado Mining and Refining Co.* ont admis qu'un chariot élévateur est mis à la disposition de l'*Eldorado Aviation* à Beaverlodge, à titre gratuit. Nous avons estimé à \$10 l'heure la location du chariot élévateur, pour 373 heures calculées à raison d'une heure d'usage à chacun des 373 atterrissages.

F. L'*Eldorado Aviation* déclare que deux de ses hommes sont stationnés à Beaverlodge. Nous avons appris par ailleurs que huit hommes en moyenne sont disponibles pour le chargement et le déchargement des avions à cet endroit. En conséquence, il faudrait charger à l'*Eldorado Aviation* le temps des six hommes supplémentaires à la mine, à raison d'une heure au moins pour chacun des 373 atterrissages. Nous estimons cette dépense à \$4,476.

G. L'*Eldorado* dit que l'assurance-responsabilité à l'égard des voyageurs est comprise dans ses dépenses d'assurances au montant de \$54,748. Vu ce que nous coûtent nos assurances-responsabilité à l'égard de nos avions et de nos gardiens de hangars, nous ne pouvons pas admettre que le coût de l'assurance-responsabilité soit également inclus. Cela nous paraît d'autant plus invraisemblable quand on pense que la majorité des voyageurs utilisant l'*Eldorado Aviation* sont des employés de l'*Eldorado Mining and Refining Co.*, et qu'ils seraient assurés en vertu du régime des accidents de travail. Nous avons donc ajouté \$11,052 afin de comptabiliser ce poste de dépenses.

H. L'*Eldorado Aviation* occupe un hangar à Edmonton, que lui a cédé la Société Air-Canada. Nous croyons qu'aucun loyer n'a été inscrit pour ce hangar dans les comptes de 1959. Nous payons un loyer annuel de \$18,000 pour un hangar comparable. Nous avons donc inscrit \$12,000 afin de comptabiliser ce poste de dépenses.

I. Nous croyons que l'*Eldorado* transporte voyageurs et marchandises ensemble, grâce à une espèce d'aménagement combiné. La PWA transporterait les voyageurs dans un avion réservé aux voyageurs où il y aurait un personnel de bord, service des repas, revues, et le reste. Nous estimons donc que, pour 50 p. 100 des vols de DC4 et 75 p. 100 des vols de DC3, il faudrait prévoir les dépenses du personnel de bord à raison de \$5 l'heure, et l'approvisionnement des voyageurs à raison de \$1 par personne. Nous avons donc ajouté \$19,688 aux frais d'exploitation de la compagnie.

J. Nous avons également appris qu'à maintes occasions, des membres du personnel de la mine sont employés par l'*Eldorado Aviation*, à Edmonton, à placer et à assujettir les marchandises, service qui ne coûte rien à la compagnie aérienne. Nous ne sommes pas en mesure d'estimer le coût de ce service, mais nous croyons qu'il faudrait en tenir compte.

PACIFIC WESTERN AIRLINES LTD.

COÛT DE L'EXPLOITATION AÉRIENNE DE L'«ELDORADO»
AUX TAUX DE LA PWA
POUR L'ANNÉE 1959

RECTIFICATIONS EN VUE DES RÉDUCTIONS ANTICIPÉES DE TRAFIC
(selon le rapport Price Waterhouse)

Entre:

Edmonton et Uranium-City:			
Marchandises—	8,106,953 liv. à \$5 les cent liv. ...	\$405,348	
Réduction du coût—	\$483,489—\$405,348		\$ 78,141
Edmonton et Yellowknife:			
Marchandises—	Vers le Sud: 1,116 liv. à \$5.89 les cent liv.	66	
Réduction du coût—	\$13,227—\$66		11,135
Edmonton et Port-Radium:			
Marchandises—	250,800 liv. à \$10.50 les cent liv. ...	26,334	
Voyageurs—	186 à \$85.50 moins 12.1%	13,979	
Réduction du coût—	Coût global du trafic de Port-Radium (\$282,804) moins ce qui précède (\$40,313)		242,491
Réduction globale du coût			<u>\$331,767</u>
Coût global rectifié (\$1,109,147—\$331,767)			<u><u>\$777,380</u></u>

RÉPARTITION DES FRAIS D'EXPLOITATION

Division d'Ottawa:		
de Beaverlodge, 1,589,895/2,810,419 unités de tonnage ou 56.57% de \$567,972		\$321,302
Division de Port-Radium:		
Coût global donné plus haut		\$ 40,313
Division de Beaverlodge:		
Coût global de tous les vols à Beaverlodge, sauf la partie intéressant Ottawa		\$246,670
Northern Transportation Co.:		
Frais de tous les vols, sauf ceux mentionnés ci-haut		\$169,095
		<u>\$777,380</u>

NOTA: La PWA prévoit une baisse de 1,286 voyageurs sur le nombre de 5,286 transportés par avion entre Edmonton et Beaverlodge en 1959. Si le trafic-voyageur baisse ainsi, le coût chargé par la PWA serait réduit d'un autre montant de \$44,665.

PACIFIC WESTERN AIRLINES LTD.

SOMMAIRE DES FRAIS D'EXPLOITATION—ELDORADO AVIATION LTD.
ANNÉE 1959FRAIS RECTIFIÉS EN PRÉVISION DE RÉDUCTIONS DE TRAFIC
(selon le rapport Price Waterhouse)

	DC4	DC3	Total
Coûts déclarés par l' <i>Eldorado</i>	\$ 688,687	\$ 253,319	\$ 942,006
Rectifications apportées par <i>Price Waterhouse</i> :			
En vue de réductions de trafic:			
Esence	(50,888)	(35,686)	(86,574)
Réparations	(27,450)	(14,607)	(42,057)
Rémunération des pilotes .....	.....	(15,000)	(15,000)
Droits d'atterrissage	(3,600)	(1,680)	(5,280)
	\$ 606,749	\$ 186,346	\$ 793,095
En vue de révisions de comptabilité:			
Réduction au titre de la dépréciation	(58,656)	(14,952)	(73,608)
Prévisions au titre des réparations	6,500	2,700	9,200
Prévisions au titre des intérêts	25,206	6,753	31,959
Coûts rectifiés admis par l' <i>Eldorado</i>	\$ 579,799	\$ 180,847	\$ 760,646
Dépenses additionnelles qui devraient être comprises, selon la PWA:			
A. Accroissement de la dépréciation ..	14,250	2,963	17,213
B. Accroissement des frais de réparation des DC4	2,171	.....	2,171
D. Dépenses d'administration	22,744	11,372	34,116
E. Location d'un chariot élévateur, 271 voyages	2,610	100	2,710
F. Recours aux employés de la mine à BE	3,132	120	3,252
G. Assurance-responsabilité envers les voyageurs — 10,354 voyageurs-heures	5,466	2,300	7,766
H. Location d'un hangar à XD	8,000	4,000	12,000
I. Personnel de bord et approvisionnements des voyageurs	8,152	4,871	13,023
Total des frais rectifiés	\$ 646,324	\$ 206,573	\$ 852,897

RÉPARTITION DES FRAIS D'EXPLOITATION

	Unités de tonnage		Total des frais
	DC4	DC3	
Division d'Ottawa	1,582,820	7,075	\$ 344,116
Division de Port-Radium .....	.....	168,000	70,125
Division de Beaverlodge	1,166,762	66,056	279,057
<i>Northern Transportation Co.</i>	249,029	253,761	159,599
Total	2,998,611	494,892	\$ 852,897

PACIFIC WESTERN AIRLINES LTD.

COMPARAISON DES FRAIS—ANNÉE 1959

A. Avant rectification du trafic
(selon le rapport Price Waterhouse)

	Frais selon l'Eldorado	Frais selon la PWA	PWA	
			En plus	En moins
Dvision d'Ottawa	\$ 515,611	\$ 519,361	\$ 3,750	.....
Division de Port-Radium	166,139	192,872	26,733	.....
Division de Beaverlodge	238,615	227,819	.....	\$10,796
NTCL	115,410	169,099	53,689	.....
Total	<u>\$1,035,775</u>	<u>\$1,109,151</u>	<u>\$73,376</u>	<u>net</u>

B. Après rectification du trafic
(selon le rapport Price Waterhouse)

Division d'Ottawa	\$ 344,116	\$ 321,302	.....	\$22,814
Division de Port-Radium	70,125	40,313	.....	29,812
Division de Beaverlodge	279,057	246,670	.....	32,387
NTCL	159,599	169,095	\$ 9,496	.....
Total	<u>\$ 852,897</u>	<u>\$ 777,380</u>	<u>net</u>	<u>\$75,517</u>

APPENDICE «B»

PACIFIC WESTERN AIRLINES LTD. PWA
Siège social: Aéroport de Vancouver, Canada

Le 11 juillet 1960.

Votre dossier:

Notre dossier 2.07.01

Monsieur le secrétaire,
Commission des transports aériens,
Édifice temporaire n° 3,
Ottawa (Ont.)

Sujet: Eldorado Aviation Ltd.

Monsieur,

A la demande de M. Green, nous avons essayé d'appliquer le tarif des *Pacific Western Airlines Ltd.* aux vols effectués par l'*Eldorado Aviation Ltd.*, durant l'année 1959, en vue de comparer le montant des frais ainsi obtenu aux frais d'exploitation de l'*Eldorado Aviation Ltd.* Nous joignons trois copies des états suivants des résultats de l'étude.

1. *Eldorado Aviation Ltd.*—Frais d'exploitation.
2. Coût du transport aérien de l'*Eldorado*, aux taux de la PWA, pour l'année 1959 (sans tenir compte de Port-Radium).
3. Coût du transport aérien à Port-Radium, aux taux de la PWA, pour l'année 1959.

En étudiant ces états, il faudrait se rappeler ceci:

1. Frais d'exploitation de l'*Eldorado Aviation Ltd.* Les frais directs d'exploitation des avions CF-JRW et CF-CUG sont extraits des états de l'*Eldorado* pour l'année 1959. Les dépenses inscrites en sus de ces frais ont été ajoutées parce qu'elles sont considérées comme des dépenses normales et inéluctables dans le transport aérien, et nous supposons que ces dépenses ont été absorbées par la société-mère. Voici ces dépenses et notre façon de les calculer:
 - a) Dépenses d'administration payées par la société-mère; estimées à \$50,000.
 - b) Frais de chargement et de déchargement à Uranium-City. Le calcul est fait en fonction du nombre d'atterrissages effectués à Uranium-City, multiplié par le taux courant exigé de la PWA par les manœuvres au sol, à cet endroit.
 - c) Dépenses au titre de la responsabilité envers les employés. Ce calcul est fait au taux d'assurance-responsabilité à l'égard des voyageurs, chargé à la PWA (75c. par voyageur-heure).
 - d) Intérêt sur le capital placé. Le montant des placements que représentent les avions et le stock est tiré des états de l'*Eldorado*.

La valeur des placements en matériel au sol a été calculée en fonction de la dépréciation au sol inscrite. L'intérêt a été calculé à 6 p. 100 par année.

Comme il est prévu que Port-Radium ne sera plus exploité à compter du milieu de l'été de 1960, nous avons déduit du total ainsi obtenu les frais de transport à Port-Radium. Nous avons calculé ces frais selon les rapports de l'*Eldorado* relativement au nombre de tonnes-milles de vol vers et de Port-Radium, au coût relatif d'exploitation de chaque avion, par tonne-mille.

2. Coût du transport aérien de l'*Eldorado*, aux taux de la PWA. La ventilation du mouvement des marchandises et des voyageurs, déclaré par l'*Eldorado Aviation* pour l'année 1959, a été appliquée au tarif courant de la PWA. Dans chaque cas, les taux de rabais sur quantités ont été utilisés là où ils existent, en supposant que l'*Eldorado Mining Company* pourrait en bénéficier en combinant ses expéditions. Tous les taux de voyageurs ont été réduits de 7½ p. 100, afin de tenir compte des demi-places et autres remises. Ce pourcentage correspond à la moyenne de tout le réseau de la PWA. Le trafic vers les endroits en dehors de la route a été calculé en additionnant les prix et taux normaux jusqu'à l'escale la plus rapprochée sur la route, et les prix à forfait, de là à la destination ultime. Dans la plupart des cas, si le transport pouvait s'effectuer par avion nolisé d'Edmonton, on pourrait réaliser une économie marquée. Par exemple, on a établi à \$22,692 le coût du transport de marchandises d'Edmonton à Bear-River-Rapids. Le prix forfaitaire d'un DC4 transportant ce volume de marchandises à cet endroit serait d'environ \$16,000. Le trafic vers Tuktoyaktuk a été calculé comme si cet endroit était sur la ligne, le même prix étant donné pour le transport entre Edmonton et Tuktoyaktuk, et entre Edmonton et Inuvik.
3. Coût du transport aérien à Port-Radium. Le coût du transport par air, à Port-Radium, a été inclus à des fins de comparaison. On a estimé, en dressant cet état, qu'étant donné le volume appréciable de trafic vers Port-Radium, ce centre serait classé comme une escale en route, le mouvement des marchandises vers le Sud étant à peu près égal au trafic vers le nord. On a également estimé que cet endroit bénéficierait d'un tarif préférenciel calculé sur le modèle de celui qui est offert à Uranium-City. Les taux utilisés dans le présent état ont été calculés selon un tarif tonne-mille semblable à celui qui s'applique à Uranium-City, quoique un peu plus élevé. On a déterminé ce tarif en estimant la capacité d'un DC4 se rendant à Port-Radium à 15,000 livres, en comparaison de 18,000 livres quand il va à Uranium-City. Advenant qu'on trouve possible de transporter 18,000 livres à Port-Radium, on pourrait offrir une légère réduction du tarif.

Bien que, pour le moment, nous ne soyons pas disposés à offrir des réductions de tarifs à d'autres endroits qu'Uranium-City et Port-Radium, si ce dernier endroit est desservi, il convient de noter que si l'offre faite à l'*Eldorado Mining and Refining Company* était acceptée, les recettes qu'obtiendrait cette compagnie de son service le long du Mackenzie, ailleurs qu'à Uranium-City, augmenteraient de \$184,878. Même s'il faut pour cela des vols supplémentaires, une partie de ce supplément de vol rapporterait parce qu'on utiliserait l'espace libre. Il s'ensuivrait donc, de façon générale, en ce qui

concerne tous les endroits en aval, qu'il faudrait examiner de nouveau l'échelle actuelle des prix afin de savoir si, à ces endroits, ces bénéfices pourraient être partagés avec le client.

Espérant que ces renseignements sont bien ceux que vous demandez, nous vous prions de croire à nos bons sentiments.

Le vice-président et contrôleur
Pacific Western Airlines Ltd.,
W. R. Harris

WRH/d
(pièces jointes)

TABLEAU 1

PACIFIC WESTERN AIRLINES LTD.

Eldorado Aviation Ltd.

Frais d'exploitation:

	JRW	CUG
Dépréciation	\$123,389	\$ 28,838
Assurances	42,563	12,185
Salaires	175,909	72,927
Approvisionnements	179,476	82,331
Dépenses de chargement	13,041	3,721
Réparation des avions	78,361	26,101
Service de radio	2,178	936
Entretien du hangar	34,226	10,272
Divers	8,351	3,616
Dépenses relatives au chariot (proportion)	1,670	716
Administration générale	29,523	11,685

Total	\$688,686	\$253,319
-------------	-----------	-----------

	\$942,005	
--	-----------	--

Dépenses non comprises:

(1) Administration par la société-mère (est.)	\$ 50,000
(2) Chargement et déchargement à BE (est.)	4,463
(3) Responsabilité envers les employés (14,736 voyageurs-heures)	11,052
(4) Intérêts sur le capital placé (est.)	
—avions	\$ 861,926
—matériel au sol	97,700
—inventaire	63,220

	\$1,022,846 à 6%
--	------------------

	61,370
--	--------

Total global	\$1,068,370
--------------------	-------------

(5) Moins coût du transport à Port-Radium (coût variable)		
342,594 tonnes-milles à		
(2209) .1256*	\$ (75,679)	\$ 43,030*
576,764 tonnes-milles à		
(2911) .2297*	(167,896)	172,483*
Coût net	\$ (825,315)	\$ 893,377

*Rectifications mentionnées dans le paragraphe 5 de l'appendice A, page 552.

TABLEAU 3—suite

Edmonton et Fort-Smith:		
Marchandises—Vers le Nord:	106,641 livres à \$8.84 les cent livres	9,427
Vers le Sud:	16,242 livres à \$4.96 les cent livres	806
Voyageurs—	396 à \$38 moins 7.5%	13,919
Edmonton et Yellowknife:		
Marchandises—Vers le Nord:	6,004 livres à \$11.53 les cent livres	692
Vers le Sud:	190,170 livres à \$5.89 les cent livres	11,201
Voyageurs—	75 à \$53 moins 7.5%	3,677
Edmonton et Norman-Wells:		
Marchandises—Vers le Nord:	5,356 livres à \$27.23 les cent livres	1,458
Voyageurs—	10 à \$95 moins 7.5%	879
Edmonton et Inuvik:		
Marchandises—Vers le Nord:	17,470 livres à \$34.31 les cent livres	5,994
Vers le Sud:	5,014 livres à \$17.15 les cent livres	860
Voyageurs—	57 à \$135 moins 7.5%	7,118
McMurray et Uranium-City:		
Marchandises—Vers le Nord:	1,335 livres à \$6 les cent livres	80
Vers le Sud:	4,550 livres à \$3 les cent livres	137
McMurray et Fort-Smith:		
Marchandises—Vers le Nord:	22,114 livres à \$6.50 les cent livres	1,437
Vers le Sud:	807 livres à \$3.25 les cent livres	26
Fort-Smith et Uranium-City:		
Voyageurs—	1 à \$10 moins 7.5%	9
Fort-Smith et Yellowknife:		
Marchandises—Vers le Nord:	106 livres à \$4.80 les cent livres	5
Vers le Sud:	640 livres à \$4.80 les cent livres	31
Voyageurs—	2 à \$15 moins 7.5%	28
Fort-Smith et Norman-Wells:		
Marchandises—Vers le Nord:	609 livres à \$29.86 les cent livres	181
Voyageurs—	1 à \$60 moins 7.5%	55
Norman-Wells et Inuvik:		
Voyageurs—	2 à \$40 moins 7.5%	74
Marchandises—Vers le Sud:	50 livres à \$18 les cent livres	9
Edmonton et Peace-River-Sawmills:		
DC 3 affrété d'Edmonton:		
9 voyages × 2 × 395 mil. × \$1.30		9,243
Edmonton et Bear-River-Rapids:		
Edmonton à Norman-Wells:		
Marchandises—Vers le Nord:	41,181 livres à \$27.23 les cent livres	\$11,214
Vers le Sud:	3,365 livres à \$13.61 les cent livres	458
Voyageurs—	91 à \$95 moins 7.5%	7,996
Voyages à forfait à Bear-River-Rapids:		
20 voyages d'Otter × 2 × 72 mil. × \$1.05		3,024

TABLEAU 3—fin

Entre:

Escalaes de route et Tuktoyaktuk:

Edmonton à Inuvik:

Marchandises—Vers le Nord: 107,001 livres à \$34.31 les cent livres	36,712
Vers le Sud: 16,722 livres à \$17.15 les cent livres	2,868
Voyageurs— 283 à \$135 moins 7.5%	35,340

McMurray à Inuvik:

Marchandises—Vers le Nord: 2,889 livres à \$48.65 les cent livres	1,405
Vers le Sud: 30 livres à \$45.65 les cent livres	14
Voyageurs— 13 à \$119 moins 7.5%	1,430

Fort-Smith à Inuvik:

Marchandises—Vers le Nord: 8,408 livres à \$43.12 les cent livres	3,626
Vers le Sud: 1,831 livres à \$43.12 les cent livres	790
Voyageurs— 27 à \$101 moins 7.5%	2,522

Yellowknife et Inuvik:

Voyageurs— 1 à \$99 moins 7.5%	92
--------------------------------	----

Norman-Wells et Inuvik:

Marchandises—Vers le Sud: 10 livres à \$18 les cent livres	2
Voyageurs— 4 à \$40 moins 7.5%	148

Aucune charge additionnelle d'Inuvik à Tuktoyaktuk:

Inuvik et Tuktoyaktuk (transport local)

7 voyages d'Otter à forfait à 90 mil. $\times 2 \times \$1.05$	1,176
--	-------

Escalaes de route et Bear-River-Rapids:

McMurray et Norman-Wells:

Marchandises—Vers le Nord: 430 livres à \$35.36 les cent livres	152
Voyageurs— 1 à \$79 moins 7.5%	73

Fort-Smith et Norman-Wells:

Marchandises—Vers le Nord: 3,031 livres à \$29.86 les cent livres	905
Vers le Sud: 694 livres à \$29.86 les cent livres	207
Voyageurs— 22 à \$60 moins 7.5%	1,221

Yellowknife et Norman-Wells:

Marchandises—Vers le Sud: 65 livres à \$28.40 les cent livres	18
Voyageurs— 2 à \$49 moins 7.5%	90
Vols à forfait—4 voyages d'Otter $\times 72$ mil. $\times 2 \times \$1.05$	604

Tuktoyaktuk et Bear-River Rapids:

1 Beaver affrété, 280 mil. $\times 2 \times 77c.$	585
---	-----

Coût global	\$ 839,501
-------------	------------

- NOTA: 1. Chaque cote du tarif-marchandises est un taux de rabais sur quantités, applicable à l'Eldorado, si elle combine ses expéditions.
2. Tous les billets de voyageurs ont été réduits de 7.5%, afin de compenser les demi-passages, les rabais, etc.

W. R. Harris/d
le 11 juillet 1960
(4)

APPENDICE «C»

COPIE

CTA, Dossier n° 2-E80-1A

Le 14 juillet 1960

Le président

Pacific Western Airlines Limited,
Proposition relative à l'exploitation
du service aérien assuré maintenant
par l'*Eldorado Aviation Limited*

En conformité des directives qui m'ont été données, j'ai analysé le coût du service aérien, pour l'année 1959, de l'*Eldorado Aviation Limited*, comme si les vols avaient été effectués par la PWA, entre Edmonton et Uranium-City aux taux proposés par la PWA, et entre tous les autres endroits selon le tarif applicable de la PWA.

Les données pertinentes ont été transmises à M. Harris, de la PWA, et la proposition que la PWA a rédigée, avec ma collaboration, est exposée dans une lettre que la compagnie a fait tenir au secrétaire en date du 11 juillet 1960, dont vous trouverez ci-joint une copie.

En résumé, les coûts d'ensemble de l'exploitation, sous le régime de l'*Eldorado* et sous celui de la PWA, se comparent ainsi qu'il suit:

I A l'exclusion de Port-Radium

1. Coût, selon le tarif de la PWA, d'après les heures de vol de l'*Eldorado* en 1959: \$839,501.
2. Frais d'exploitation déclarés de l'*Eldorado* (moins la rectification pour la suppression des frais de transport à Port-Radium): \$831,458.
3. Frais de l'*Eldorado*, après les rectifications proposées par la PWA: \$893,377.

II Y compris Port-Radium

1. Coût, selon le tarif de la PWA, d'après les heures de vol de l'*Eldorado* en 1959: \$1,160,203.
2. Frais d'exploitation déclarés de l'*Eldorado*: \$942,005.
3. Frais d'exploitation de l'*Eldorado*, après les rectifications proposées par la PWA: \$1,068,890.

Nota:

1. On suppose que toutes les principales opérations à Port-Radium cesseront en 1960, sous réserve de confirmation.
2. Les travaux d'exploration effectués durant sept mois par année à partir de Port-Radium, à l'aide d'un avion Norseman, n'entrent pas en ligne de compte ici. Si ces travaux continuent, ils pourraient être effectués à forfait ou à l'aide d'un petit avion de la compagnie, sans qu'il soit nécessaire de maintenir en exploitation la filiale séparée.

Il ressort du dernier paragraphe de la lettre de la PWA, que la compagnie n'est pas disposée, pour l'instant, à estimer les effets qu'auraient ces heures supplémentaires de vol sur la structure tarifaire relativement aux endroits en

aval, à part Uranium-City; toutefois, elle a laissé entendre que l'échelle des taux serait révisée, «afin de savoir si, à ces endroits, ces bénéfices pourraient être partagés avec le client». Après examen, on a conclu que le volume de trafic révélé augmenterait les recettes, de sorte qu'il serait possible de rajuster les prix de passage et les taux pour autant que le trafic se répartira également sur toute l'année et qu'on puisse répondre aux besoins avec la capacité actuelle.

Quant à l'offre que la PWA a faite d'acheter tout le matériel volant et toutes les pièces de l'*Eldorado*, à leur valeur comptable dépréciée, et d'engager le plus possible le personnel de l'*Eldorado Aviation*, quelqu'un a déclaré de vive voix que:

1. La valeur comptable dépréciée du matériel volant et des pièces pouvait servir de base de négociations en vue d'établir une juste valeur marchande.
2. La PWA n'aurait aucune difficulté à absorber le personnel volant de l'*Eldorado*.

Des commentaires sur les calculs qui figurent dans les tableaux joints à la lettre de la PWA sont imprimés dans l'appendice A ci-joint.

Conclusion

La proposition de la PWA est considérée comme intéressante; si elle est acceptée, non seulement sera-t-elle avantageuse pour la compagnie, mais elle améliorera la qualité et les prix du transport aérien dans la région du Mackenzie.

Je vous prie de croire à mes sentiments distingués,

Le chef de la Direction des projets
spéciaux
(signature) J. W. Green

APPENDICE «A»

Observations sur les déclarations contenues dans la lettre de
la PWA, en date du 11 juillet 1960

TABLEAU 1

Frais d'exploitation

Extraits des états mêmes de l'*Eldorado*.

Dépenses non comprises

1. Administration par la société-mère

Il s'agit d'un chiffre purement arbitraire; il représente environ 5.3 p. 100 de l'ensemble des frais d'exploitation déclarés de l'*Eldorado*. Sans doute, cette compagnie n'accepterait pas ce chiffre, mais nous n'avons aucune définition précise de la nature ou de l'étendue de ces frais généraux d'administration.

2. Chargement et déchargement à BE

Le montant est sans doute plus élevé que ce que ça coûte réellement à l'*Eldorado*. Ce travail, dit-on, est effectué avec de l'outillage de la compagnie minière et par son personnel à Uranium-City. La PWA a

calculé cette dépense en multipliant le nombre de chargements et de déchargements à Uranium-City, en 1959, par \$12.50 (coût des manœuvres au sol à Uranium-City, pour la PWA).

3. Frais d'assurance-responsabilité envers les employés

Comme il s'agit d'une exploitation de l'État, l'assurance serait une espèce d'assurance privée. Nous convenons avec la PWA qu'il faut prévoir un certain montant afin de comparer avec les frais d'exploitation d'un transporteur commercial.

4. Intérêt sur le capital placé

Dans toute entreprise commerciale ordinaire, on analyserait l'assiette du taux, soit à l'égard de l'intérêt payable sur le capital placé, soit à l'égard des dividendes payables aux actionnaires; il faut donc en tenir compte dans ce cas. Il y aurait peut-être lieu de réduire un peu ce montant pour qu'il corresponde au prix que l'argent coûte au gouvernement.

5. Coût du transport à Port-Radium

Nous jugeons que la PWA a commis une erreur en déduisant *tous* les frais par tonne-mille;

En supprimant Port-Radium, on n'épargnerait réellement que sur les frais *variables*. On a donc calculé cette épargne en réduisant les frais variables déclarés par l'*Eldorado* à un certain prix par tonne-mille, et en appliquant ce prix au nombre de tonnes-milles transportées à Port-Radium. Les chiffres rectifiés sont inscrits à l'encre dans le tableau 1, et M. Harris était favorable à cette rectification.

TABLEAU 2

Ce tableau montre le supplément de coût du service vers Port-Radium, calculé selon un taux établi par la PWA en fonction du volume de trafic aérien en 1959; il devient important de déterminer si les opérations cesseront à Port-Radium.

TABLEAU 3

Ce tableau présente une analyse de ce que coûterait à l'*Eldorado* l'exploitation aérienne (à l'exclusion de Port-Radium) aux prix de la PWA; le calcul repose sur des suppositions raisonnables qui sont énoncées. Il faut noter que là où l'on avait des doutes quant au matériel qu'on pourrait utiliser pour desservir les endroits hors route, on y est allé avec modération en ce que le coût a été calculé comme si l'on utilisait des avions plus petits, s'il était possible d'épargner quelques milliers de dollars, par exemple, en utilisant des DC4 au lieu de DC3 ou d'Otters.

APPENDICE «D»

Dossier 2-E80-1A
Le 26 juillet 1960.

MÉMOIRES AU MINISTRE DES TRANSPORTS

Sujet: *Eldorado Aviation Ltd.*

Proposition de transfert de l'exploitation
aérienne aux *Pacific Western Airlines Ltd.*

Pour faire suite à nos entretiens sur le sujet susmentionné, j'ai demandé à mon personnel de préparer, en collaboration avec les dirigeants de la *Pacific Western*, une analyse du coût du transport aérien de tout ce qui est nécessaire à l'*Eldorado Mining and Refining Ltd.* et à la *Northern Transportation Co. Ltd.*

Vous trouverez ci-joint, pour votre gouverne, les copies suivantes:

1. Lettre du vice-président et contrôleur de la *Pacific Western Airlines Ltd.* au secrétaire de la Commission, en date du 11 juillet 1960.
2. Mémoire du bureau en date du 14 juillet 1960.

La Commission est bien d'avis que l'idée de confier au transporteur établi, et suivant un horaire, tout le transport aérien de l'*Eldorado* est raisonnable et mérite qu'on l'étudie en haut lieu. Même s'il est difficile d'établir des comparaisons fidèles des prix, il semble évident que ce que ça coûtera à l'*Eldorado* et la *Northern Transportation* ne serait pas excessif, tout bien considéré, même selon les frais directs déclarés, sans pourtant tenir compte des frais généraux d'administration (voir les tableaux joints à la lettre de la PWA). C'est particulièrement vrai si les opérations sont discontinuées à Port-Radium ou sensiblement réduites.

Il faut noter que la PWA s'est engagée à prendre à son service, «dans la mesure du possible», les employés de l'*Eldorado Aviation*, et qu'elle a dit de vive voix que cela ne présenterait aucune difficulté. La compagnie s'est également engagée, par écrit, à acheter les avions et les pièces à leur valeur comptable dépréciée, ainsi que le stock et les pièces détachées à leur juste valeur marchande. On nous a dit de vive voix que la PWA serait disposée à acheter les avions à une juste valeur marchande fixée par évaluation. Il faudrait faire confirmer ces engagements si le gouvernement décide de pousser l'affaire plus loin.

Même si l'*Eldorado* peut prouver que cela entraînerait une hausse des frais, le transfert serait quand même dans le meilleur intérêt du gouvernement et du public de la région. Un des principaux problèmes qui se posent pour fournir un bon service public de transport des marchandises à un prix raisonnable, c'est le manque de trafic vers le Sud. Ce contrat assurerait au transporteur un bon volume de trafic-marchandises vers le Sud, ce qui améliorerait sensiblement la question des chargements et les possibilités de recettes sur cette route, tout en permettant au transporteur de poursuivre son programme de renouvellement de matériel. Le public qui compte sur les services aériens dans le Nord, y compris d'autres ministères de l'État, comme celui du Nord canadien, bénéficierait certainement de ce transfert.

Le président
P. Y. Davoud.

APPENDICE «E»

COMMISSION DES TRANSPORTS AÉRIENS

Au chef de la CTA

Dossier 2-E80-1A

le 27 juillet 1960.

Sujet: Tableau 1 joint à la lettre de la PWA,
en date du 11 juillet 1960
Dépenses non comprises dans la déclaration de
l'*Eldorado*

Par suite d'entretiens subséquents avec les dirigeants de l'*Eldorado Mining*, il faudrait modifier les observations que j'ai faites sur cette question dans mon mémoire du 14 juillet 1960.

(1) *Administration par la société-mère (estimation)*—\$50,000

Les dirigeants de l'*Eldorado* ont confirmé qu'aucune charge n'est inscrite au poste des frais généraux d'administration. D'autre part, la *Northern Transportation Co. Ltd.* doit payer \$15,000 par année, au titre des dépenses de son bureau d'Ottawa. Selon le raisonnement des dirigeants interrogés, dans le cas de la *Northern Transportation*, la charge est raisonnable, parce que les moyens de transport sont accessibles au public et que le coût se traduit dans les tarifs et dans les prix du passage; dans le cas de l'*Eldorado Aviation*, aucune charge n'est imposée parce qu'il n'est pas question du transport du public.

Il semble raisonnable que la compagnie aérienne absorbe une partie des frais généraux d'administration, bien que le montant estimatif établi par la PWA soit vraisemblablement excessif.

(2) *Chargement et déchargement à Beaverlodge (estimation)*—\$4,463

J'ai appris que ces dépenses sont incluses dans les frais d'exploitation de la compagnie, sous la rubrique «manutention—mine».

(3) *Frais d'assurance-responsabilité envers les employés (14,736 voyageurs-heures)*—\$11,052

J'ai appris que le compte de la compagnie, «assurance des avions», englobe l'assurance-responsabilité envers les voyageurs.

(4) *Intérêt sur le capital placé (estimation)*—\$61,370

L'*Eldorado* accuse une dépense de \$13,380 en intérêts, pour 1959, sur le «prêt d'Ottawa» qui s'élevait à \$178,409 le 31 décembre 1959 (soit un montant égal à la valeur comptable dépréciée des avions, à l'exclusion des pièces). On a réduit le chiffre de ce prêt, en 1959, d'un montant égal à celui qu'on a inscrit au titre de la dépréciation des avions.

A mon avis, on ne peut permettre l'inscription de ce montant comme dépense additionnelle, parce que:

(1) L'*Eldorado Aviation* paie déjà des intérêts sur le solde de l'emprunt.

(2) L'*Eldorado Aviation* comptabilise la dépréciation au taux maximum permis (40 p. 100 du solde décroissant), qui est bien plus élevé qu'une allocation raisonnable de dépréciation en vue d'établir un taux.

Il est vrai, toutefois, qu'une exploitation commerciale normale doit produire suffisamment de recettes pour permettre de payer les intérêts et des dividendes, de même que pour absorber une proportion satisfaisante de dépréciation. Ce serait bien risqué, toutefois, de vouloir prouver qu'il manque à l'*Eldorado* quelque chose comme \$61,370 par année.

Résumé

Nous devrions accepter une allocation raisonnable à l'égard des frais généraux d'administration; faute de meilleure estimation, on pourrait accepter \$15,000 (montant chargé à la *Northern Transportation*).

Les autres postes ne devraient pas être considérés comme de véritables dépenses pour l'*Eldorado*, bien qu'il soit raisonnable d'exiger d'une société commerciale de transport qu'elle respecte le principe des justes recettes sur ses placements.

Le rejet de ces postes de dépenses est largement compensé par la rectification de l'allocation au titre du coût du transport à Port-Radium (voir au bas du tableau).

Le chef de la Direction des
projets spéciaux,
J. W. Green.

APPENDICE «F»

MÉMOIRE AU MINISTRE DES TRANSPORTS

Sujet: proposition des *Pacific Western Airlines*
en vue d'assurer le service aérien pour
l'*Eldorado Mining and Refining*

En juillet 1960, les *Pacific Western Airlines* ont présenté à la Commission pour qu'elle l'étudie et la transmette ensuite au ministre des Transports et au ministre du Commerce, une proposition en vue de se charger des services aériens assurés, à l'heure actuelle, par l'*Eldorado Aviation* pour le compte de la société-mère, l'*Eldorado Mining and Refining*.

Dans son mémoire à l'honorable George Hees, en date du 26 juillet, la Commission a déclaré qu'au départ, si le service était assuré par un transporteur aérien, détenteur de permis, au risque que ça coûte un peu plus cher à l'*Eldorado Mining and Refining*, cela améliorerait dans l'ensemble la qualité du service offert au public, y compris d'autres ministères de l'État, et favoriserait l'organisation de meilleurs services aériens dans la région du Mackenzie et que, de ce fait, ce serait dans l'intérêt public.

Dans son mémoire, la PWA s'est déclarée prête à exploiter l'entreprise à coût égal sinon inférieur. L'*Eldorado Mining and Refining* a chargé la *Price Waterhouse and Company* d'effectuer une étude indépendante de la proposition de la PWA; par la suite, le conseil d'administration de l'*Eldorado* a rejeté la proposition.

En décembre 1960, la PWA a présenté à l'*Eldorado Mining and Refining* une proposition modifiée et M. Gilchrist, président de l'*Eldorado Mining and Refining* a avisé le ministre du Commerce qu'il chargeait encore une fois la société *Price Waterhouse* d'étudier la nouvelle proposition de la PWA, et qu'il retenait aussi les services de M. John Edison, Q.C., et lui confiait le soin de rédiger un mémoire sur de nombreux aspects que ne toucherait pas le rapport *Price Waterhouse*.

La Commission a maintenant fait une étude provisoire de la dernière proposition de la PWA, et des analyses faites pour le compte de l'*Eldorado Mining and Refining* par la société *Price Waterhouse* et M. Edison. Cette étude révèle que si la proposition actuelle de la PWA était acceptée, il en coûterait \$200,000 de plus par année à l'*Eldorado Mining and Refining*. D'autres aspects semblent litigieux.

De l'avis de la Commission, le personnel de la Commission ne devrait plus pour l'instant, chercher à justifier aucune rectification des frais envisagés, mise de l'avant par l'une ou l'autre compagnie. Pour prendre une juste décision à cet égard, il faudrait, semble-t-il, savoir si le gouvernement juge souhaitable et dans l'intérêt public de permettre à un transporteur aérien, détenteur de permis, qui donne un service à horaire dans la région, d'assurer le transport aérien pour l'*Eldorado*.

Si le ministre du Commerce et vous-même êtes du même avis, la Commission est prête, sous votre direction conjointe, à faire une étude appropriée des instances dont elle a été saisie, à la lumière des plus récentes données financières, et à vous transmettre un rapport sur l'aptitude de la PWA à fournir les services requis et sur les frais additionnels que cela pourrait occasionner. L'enquête serait menée par les spécialistes de la Commission en matière de finance et d'opérations, et nous vous transmettrions ensuite un rapport complet ainsi que des recommandations.

Après avoir discuté cette question avec le ministre du Commerce, à qui j'envoie une copie du présent mémoire, auriez-vous l'obligeance de me dire quelle ligne de conduite doit adopter la Commission.

Le président.

Copie à l'hon. George Hees,
ministre du Commerce.

APPENDICE «G»

Le 14 avril 1961.

MÉMOIRE AU PRÉSIDENT DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS AÉRIENS

Sujet: Proposition des *Pacific Western Airlines* en vue d'assurer le service aérien pour l'*Eldorado Mining and Refining*

J'ai discuté votre mémoire du 27 mars avec le ministre du Commerce, à qui vous avez transmis une copie dudit mémoire. Nous avons tous deux accepté la ligne de conduite que vous proposez.

Vous êtes donc prié d'étudier les diverses données que vous ont communiquées la PWA et l'*Eldorado* d'après les renseignements financiers les plus récents, et de me faire un rapport complet et de me présenter des recommandations précises sur l'aptitude de la PWA à fournir les services aériens requis par l'*Eldorado Mining and Refining*, et sur les frais additionnels que cela pourrait occasionner.

Léon Balcer.

Je suis d'accord.

(signature) George Hees
ministre du Commerce.

CHAMBRE DES COMMUNES

Quatrième session de la vingt-quatrième législature

1960-1961



COMITÉ SPÉCIAL

DES

RECHERCHES

Président: M. J. W. MURPHY

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 13

ELDORADO AVIATION LIMITED

SÉANCE DU MARDI 25 AVRIL 1961

TÉMOINS:

M. W. M. Gilchrist, président de l'*Eldorado Mining and Refining Limited*;
M. W. R. Harris, vice-président exécutif de la *Pacific Western Air-
lines Limited*; et M. J. W. Green, directeur du service de l'économique
et de la comptabilité à la Commission des transports aériens.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1961

24970-6-1



COMITÉ SPÉCIAL DES RECHERCHES

Président: M. J. W. Murphy

Vice-président: M. C. A. Best

et MM.

Aiken
Batten
Bissonnette
Bourget
Brunsdén
Coates

Drysdale
Dumas
Forgie
Godin
Martel
McIlraith

Nielsen
*Payne
Pitman
Robinson
Slogan
Stewart

Secrétaire du Comité:

J. E. O'Connor.

*A été remplacé le lundi 24 avril 1961 par M. Nugent.

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le Comité spécial des recherches a l'honneur de présenter son

DEUXIÈME RAPPORT

Le Comité recommande qu'il soit autorisé à visiter les installations de l'*Atomic Energy of Canada Limited*, situées à Chalk River (Ontario), les jeudi 4 mai et vendredi 5 mai 1961.

Le président,
J. W. Murphy.

ORDRE DE RENVOI

LUNDI 24 avril 1961.

Il est ordonné—Que le nom de M. Nugent soit substitué à celui de M. Payne sur la liste des membres du Comité spécial des recherches.

eh Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
LÉON-J. RAYMOND.

PROCÈS-VERBAUX

MARDI 25 avril 1961.
(14)

Le Comité spécial des recherches se réunit aujourd'hui à 11 h. 5 du matin sous la présidence de M. J. W. Murphy, son président.

Présents: MM. Best, Brunsdon, Coates, Drysdale, Godin, Martel, Murphy, Nielsen, Nugent, Pitman, Robinson, Slogan et Stewart—13.

Aussi présents: pour l'*Eldorado Mining and Refining Limited*: M. W. M. Gilchrist, son président; et M. R. C. Powell, le secrétaire; M. W. R. Harris, vice-président exécutif des *Pacific Western Airlines Limited*; et M. J. W. Green, directeur du service de l'économique et de la comptabilité à la Commission des transports aériens.

Il est décidé: Que le Comité se réunira à 9 heures et demie du matin, le mercredi 26 avril, aux fins d'entendre M. R. E. Harcourt, président de la *Yellowknife Transportation Company*, et M. Aubrey Simmons, président de l'*Arctic Shipping Company*, et aux fins d'examiner les pratiques, l'exploitation et les dépenses de *Northern Transportation Company Limited*.

M. Gilchrist lit, aux fins de les consigner au compte rendu, les réponses aux questions posées lors de réunions antérieures du Comité.

MM. Gilchrist et Green sont de nouveau interrogés quant à l'offre d'achat de l'*Eldorado Aviation Ltd* par la *Pacific Western Airlines Ltd* et sur les conclusions des rapports Price Waterhouse.

MM. Harris et Gilchrist interrogés à leur tour de nouveau, se retirent.

Le président est chargé de présenter à la Chambre, à titre de deuxième rapport, la recommandation du Comité qui demande l'autorisation de visiter, les 4 et 5 mai, les installations de l'*Atomic Energy of Canada Limited*, situées à Chalk River (Ontario).

A midi et trente-cinq, le Comité s'ajourne au mercredi 26 avril 1961 à 9 heures et demie du matin.

Le secrétaire du Comité,
J. E. O'Connor.

TÉMOIGNAGES

MARDI 25 avril 1961.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre et la réunion va se poursuivre régulièrement.

Ce matin nous avons les mêmes témoins qu'hier, MM. Gilchrist, Harris et Green; comparait également M. Aubrey Simmons, président de l'*Arctic Transportation*. Pour l'instant il n'est pas à même de soumettre quelque chose au Comité et je me dois d'ajouter que M. Harcourt, qui est le président de la compagnie *Yellowknife*, est à Ottawa. Ces deux personnalités désirent être entendues et je sais que vous désirez qu'elles le soient. C'est pourquoi, eu égard à notre programme, en espérant aborder l'énergie atomique jeudi, plairait-il aux membres du Comité de tenir une réunion cet après-midi ou demain matin à 9 heures et demie? A votre convenance.

M. NIELSEN: Demain matin.

Le PRÉSIDENT: MM. Simmons et Harcourt m'ont dit qu'ils seraient en mesure de soumettre leurs observations dans la matinée.

M. BRUNSDEN: N'y aurait-il pas avantage à entendre certains d'entre eux cet après-midi?

Le PRÉSIDENT: Leurs conclusions ne sont pas en état, m'ont-ils dit.

M. BRUNSDEN: Vous dites «cet après-midi ou demain».

Le PRÉSIDENT: C'est-à-dire que, si nous n'en avons pas terminé avec les témoins que nous avons devant nous ce matin, il serait peut-être nécessaire de nous réunir cet après-midi. Si nous convenons de demain matin, temporairement, nous pourrions être à même de le faire et nous occuper de l'énergie atomique, jeudi. Vous plairait-il que nous nous réunissions à 9 heures 30 demain matin?

Plusieurs MEMBRES: D'accord.

M. NIELSEN: Avant d'aller plus loin, je relève une omission dans le compte rendu de nos délibérations, fascicule 11, en date du 20 avril 1961, c'est-à-dire celui qui a trait à notre réunion de jeudi. M. Gilchrist se rappellera certainement que je lui ai posé la question: l'Eldorado procède-t-elle à des prospections pour l'instant, et qu'il a répondu par la négative. Or, cela n'apparaît nulle part dans le compte rendu de la séance du 20 avril; j'aimerais poser maintenant cette question à M. Gilchrist et en obtenir une réponse de façon à ce qu'elle soit ainsi consignée.

Le PRÉSIDENT: Je me souviens de cette question. M. Gilchrist a bien dit «non» en effet.

M. W. M. GILCHRIST (président de l'*Eldorado Aviation Company*): Non, nous n'effectuons aucune prospection.

Le PRÉSIDENT: M. Gilchrist a quelques questions et réponses. Aimerez-vous qu'on les consigne maintenant?

M. GILCHRIST: Oui. M. Forgie a posé la question: «Pouvez-vous déposer l'offre faite au ministre pour l'achat de la *Northern Transportation Limited*? Je me suis renseigné au bureau du ministre et apparemment cette lettre, cette prétendue offre s'apparentait plus à une demande de renseignements; ils ne veulent pas en faire état à moins que le Comité n'insiste vivement dans ce sens.

Le PRÉSIDENT: Eh bien, il s'agissait seulement d'une demande de renseignements; j'espère que cela vous satisfait.

M. GILCHRIST: La seconde question a été posée par M. Nielsen: il s'est enquis du coût des rapports Price Waterhouse. Le coût global des deux rapports s'est élevé à \$21,234.97 dont ci-après le détail: \$11,500 d'honoraires pour le premier, \$7,500 pour le second. Les dépenses, soit les frais de voyage, d'hôtel et de pension, etc., s'élevèrent à \$1,076.99 pour le premier rapport et \$1,157.98 pour le second.

M. BRUNSDEN: Sur quelles bases sont établis les honoraires? S'agit-il d'un forfait ou d'un quantum journalier?

M. GILCHRIST: Il s'agit d'un tarif journalier et horaire.

M. NIELSEN: J'ai précisé encore à poser une question qui en découle. M. Gilchrist peut-il nous dire s'il a ajouté le montant de ces honoraires aux frais d'administration de l'Eldorado Aviation?

M. GILCHRIST: Non, nous l'avons imputé sur les frais généraux. Ce n'est pas en réalité une dépense dont nous pouvons débiter la compagnie d'aviation, parce que c'est l'*Eldorado Mining and Refining Limited* qui est l'agent négociateur en cette affaire.

M. NIELSEN: Est-ce que toutes les conclusions contenues dans le rapport intéressent la compagnie d'aviation?

M. GILCHRIST: Effectivement, elles se rapportent à la compagnie d'aviation.

Le PRÉSIDENT: Ce rapport a-t-il été établi à la demande de l'*Eldorado Mining and Refining*?

M. GILCHRIST: C'est moi-même qui l'ai demandé.

Le PRÉSIDENT: En tant que président de quelle entité?

M. GILCHRIST: En qualité de président de l'Eldorado.

Le PRÉSIDENT: L'Eldorado.

M. GILCHRIST: Mining and Refining.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous une question à poser, monsieur Brunsdén?

M. BRUNSDEN: Plairait-il au témoin de nous donner son avis sur un point: oui ou non, selon lui, le rapport préparé par Price Waterhouse est-il justifié par les frais exposés? Contient-il quelque conclusion digne d'intérêt quant aux économies? La société trouvera-t-elle quelque heureuse suggestion dans la dépense que représente cette enquête?

M. GILCHRIST: Comme vous vous en souvenez, selon les témoignages qui ont été recueillis par le Comité, le conseil de l'*Eldorado Mining and Refining Limited* avait conclu à l'inacceptabilité de la première offre faite par la *Pacific Western Airlines*. En d'autres termes, elle n'était pas alléchante pour autant qu'Eldorado s'y trouvait intéressée. Ceci dit, j'admets qu'il y eut de fortes pressions exercées dans les cercles gouvernementaux à l'effet qu'un transfert de cette division à P.W.A. le serait dans l'intérêt de tous et que cela ne coûterait désormais plus d'argent à Eldorado. Il était évident que nous nous devions d'avoir un avis extérieur en la matière; tout au moins, c'était là l'opinion du conseil d'administration d'Eldorado et la mienne propre. J'ajouterai qu'il est courant de procéder ainsi dans les affaires. En d'autres termes une compagnie se dit: est-ce que l'affaire est une bonne ou une mauvaise affaire, en ce qui nous concerne? Elle posera la question à une maison de consultants indépendante de la compagnie. Résultat: les deux rapports que vous avez devant vous.

Le conseil d'administration d'Eldorado et sa direction pensaient qu'en remettant la division de l'air à P.W.A., selon les conditions proposées, cela

nous coûterait 200,000 dollars par an, ce qui au bout de cinq ans nous coûterait un million de dollars. Ceci dit, vu sous cet angle, je pense que le rapport Price Waterhouse est pleinement justifié. En d'autres termes, nous nous devons de recueillir un avis externe pour appuyer le nôtre, à savoir que notre action en rejetant l'offre était fondée.

M. BRUNSDEN: J'ai une question supplémentaire: l'avis du conseil d'administration d'Eldorado Aviation...

M. GILCHRIST: *Eldorado Mining and Refining*.

M. BRUNSDEN: ...s'était exprimé dans une décision première appuyée par Price Waterhouse.

M. GILCHRIST: Non, Eldorado a pris la décision en premier lieu.

M. BRUNSDEN: C'est là le point que j'entends préciser.

M. GILCHRIST: Nous avons alors dit non; nous ne pensions pas que cela soit de l'intérêt d'Eldorado, ni de l'intérêt des propriétaires, en fait du peuple canadien.

M. BRUNSDEN: C'est alors que les pressions intervinrent.

M. GILCHRIST: Alors les pressions survinrent et nous convîmes qu'il nous fallait une appréciation indépendante de la situation.

M. BRUNSDEN: Merci beaucoup, monsieur Gilchrist. Je pense que le procédé est sage et que la dépense est justifiée. Ce n'est au fond que pure question de pratique des affaires.

M. GILCHRIST: C'est exact.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous une question, M. Nielsen?

M. NIELSEN: Monsieur Gilchrist, je relève dans votre déclaration que des pressions nombreuses auraient été exercées dans les cercles gouvernementaux pour céder les actifs de la compagnie d'aviation. De quels genres de pressions voulez-vous parler?

M. GILCHRIST: C'est ce qu'on m'a dit s'être produit.

M. NIELSEN: Avez-vous eu connaissance personnellement de quelque pression qui aurait été exercée pour amener la cession des actifs de la compagnie d'aviation?

M. GILCHRIST: On me l'a simplement dit.

M. NIELSEN: Mais vous ne savez vraiment pas s'il y eut effectivement de réelles pressions d'exercées?

M. GILCHRIST: Peut-être n'y en eut-il pas.

M. PITMAN: Il n'est pas correct de poser cette question à M. Gilchrist, me semble-t-il.

Le PRÉSIDENT: En fait, il l'a déclaré.

M. NUGENT: Peut-être pourrions-nous élucider l'affaire à l'aide de quelques questions. Tout d'abord, votre compagnie n'a jamais à aucun moment contacté la P.W.A. pour voir si elle pouvait opérer plus économiquement?

M. GILCHRIST: Non.

M. NUGENT: Toute l'affaire, n'est-ce pas, fut lancée par le P.W.A. sollicitant la prise en charge du vol effectué par votre propre division aérienne, *Eldorado Flying*?

M. GILCHRIST: Oui.

M. NUGENT: Vous ont-ils adressé la demande à l'origine ou l'ont-ils adressée à la Commission des transports aériens?

M. GILCHRIST: La proposition primitive du 14 mai 1960 fut faite directement à l'Eldorado. La seconde fut faite à la Commission des transports aériens.

M. NUGENT: Quand elle fut faite à la Commission des transports aériens, le fut-elle sur votre demande, d'ordre du gouvernement, ou comment s'adressa-t-elle à la Commission des transports aériens plutôt que de vous revenir?

M. GILCHRIST: Je ne m'explique pas pourquoi elle lui fut faite plutôt qu'à nous.

M. NUGENT: Lors de la proposition faite à la compagnie, étiez-vous persuadé qu'elle ne suscitait aucun intérêt. En d'autres termes, s'en fallait-il de beaucoup pour que la première proposition de la P.W.A. fût intéressante pour *Eldorado Mining and Refining Limited*?

M. GILCHRIST: Non.

M. NUGENT: Elle était de beaucoup hors de proportion avec vos coûts?

M. GILCHRIST: Nous le pensâmes.

M. NUGENT: Les avez-vous encouragés à poursuivre cette idée?

M. GILCHRIST: Non. Nous avons rejeté leur proposition. Je m'en vais vous donner quelque aperçu sur la genèse de cette première proposition. J'avais rencontré M. Springer et je crois l'un de ses administrateurs à Toronto, fortuitement. Ils me demandèrent s'il y avait quelque objection à leur égard à ce qu'ils fassent une proposition et s'ils pouvaient prendre connaissance de nos coûts. Je répondis affirmativement. C'était autour de février ou au début de mars 1960. C'est là le premier pas vers la proposition du début.

M. PITMAN: Peut-être devrais-je poser directement la question à la Commission des transports aériens. Est-ce que la Commission du transport aérien a pris le rapport Price Waterhouse en considération?

M. GILCHRIST: Je ne sais pas. Nous avons déposé aussi bien le rapport Price Waterhouse que le nôtre.

Le PRÉSIDENT: Je pense que la question pourrait être posée à M. Green.

M. PITMAN: La Commission des transports aériens utilise-t-elle le rapport Price Waterhouse dans sa résolution?

M. J. W. GREEN (*économiste à la Commission des transports aériens*): A l'époque de notre première recommandation intérimaire, qui figure en appendice aux procès-verbaux d'hier, le rapport Price Waterhouse n'avait point été préparé. Il suivit précisément la recommandation faite à l'Eldorado de se munir du rapport Price Waterhouse. Au stade actuel nous avons maintenant la deuxième proposition qui repose sur des données plus à jour et nous avons le second rapport Price Waterhouse. Ce sont les documents de travail, si vous préférez, de notre enquête actuelle.

M. PITMAN: Le premier rapport soumis n'avait pas profité des conclusions de Price Waterhouse.

M. GREEN: L'ordre chronologique dans lequel les choses se sont passées révèle que le rapport n'avait pas été préparé à cette époque.

M. PITMAN: Je pense qu'il est important que le rapport Price Waterhouse n'ait pas été utilisé.

M. GREEN: Je me dois de signaler que le premier rapport Price Waterhouse traitait de la proposition de mai des *Pacific Western Airlines* qui fut rejetée par le conseil d'administration de l'Eldorado et non de l'analyse P.W.A. préparée sur notre demande du 11 juillet qui figure au dossier. En conséquence, l'analyse du 11 juillet, comme telle, n'a jamais été visée par Price Waterhouse. Les deux rapports Price Waterhouse traitent des propositions de mai et de décembre.

M. PITMAN: Il me semble que nous avons trois rapports fournis par P.W.A. Le coût pour Eldorado en vue de traiter de chacune de ces nouvelles soumissions deviendrait ridicule. Le moment n'est-il pas venu pour la Commission des transports aériens de considérer cette soumission comme la dernière?

M. GREEN: Je pense que c'est précisément le cas. Compte tenu des données qui figurent au dossier, et dont vous n'avez pas encore pris connaissance, nous avons été amenés à estimer l'information à jour. Je pourrais dire que le rapport Price Waterhouse a été préparé pour l'Eldorado à sa demande et non pas à la requête de la Commission.

M. PITMAN: Il n'y a pas eu de rapport Price Waterhouse lors de la troisième soumission?

M. GREEN: Oui il figure au dossier. Je crois qu'il est daté de mars ou de février de cette année.

M. GILCHRIST: Je pense que nous avons eu ce rapport en février cette année.

M. GREEN: Il y a un rapport supplémentaire émanant de l'Eldorado qui va de pair avec lui.

M. NUGENT: Si je comprends bien, la première proposition provenait de P.W.A. à l'Eldorado à qui elle fut adressée.

M. GREEN: Oui.

M. NUGENT: Cette proposition fut portée à la connaissance de la Commission des transports aériens et celle-ci requise de l'examiner—la première proposition.

M. GREEN: La Commission des transports aériens a été mise au courant; oui.

M. NUGENT: Il y eut, semble-t-il, quelque recommandation ou commentaire de la part de la Commission des transports aériens, avant que le rapport Price Waterhouse soit déposé. Est-ce exact?

M. GREEN: Pas précisément. La première proposition fut rejetée par l'Eldorado. A ce stade, si mes souvenirs sont exacts, la P.W.A. demanda à la Commission de poursuivre et pria le gouvernement de reconsidérer la question. Le ministre en fut saisi et j'ai la conviction, bien que je n'aie pas une connaissance directe de ce qui s'est passé entre la Commission et le ministre, que ce dernier déclara que l'affaire devait être considérée de nouveau.

M. NUGENT: A cette époque, on laissait entendre que la Commission des transports aériens allait examiner l'affaire de nouveau, mais n'est-il pas rapporté que vous auriez fait une recommandation à cette occasion?

M. GREEN: Pas à ce stade; il n'y a pas eu de recommandation.

M. NUGENT: Quand en êtes-vous arrivé là? La première recommandation, je veux dire, celle émanant de la Commission, qui persuada l'Eldorado de la nécessité de se procurer une évaluation indépendante, était, n'est-il pas vrai, une recommandation de votre propre chef, approuvant en principe l'idée? Voudriez-vous nous éclairer là-dessus?

M. GREEN: Oui. Vous trouverez ceci dûment consigné quand vous recevrez un exemplaire des procès-verbaux et extraits des témoignages de la séance d'hier. Après qu'Eldorado eut rejeté la première proposition, la Commission—sur instruction verbale du ministre, serais-je porté à croire—a fait ressortir auprès des P.W.A. qu'ils n'avaient pas fait une proposition complète s'étant restreints à Edmonton et Beaverlodge. Sur instructions de la Commission et avec l'assentiment de l'Eldorado, je fournis à P.W.A. les éléments d'appréciation nécessaires leur permettant de faire une évaluation embrassant dans leur

ensemble les besoins des transports de l'*Eldorado Mining and Refining Limited* et de la *Northern Transportation Company Limited*. Vous en trouverez la synthèse dans la lettre du 11 juillet que vous avez au dossier. Nous fîmes tenir par la suite d'autres commentaires au ministre sur cette expertise; vous les avez également au dossier.

M. NUGENT: N'avez-vous pas fait tenir au ministre vos commentaires sur la première proposition?

M. GREEN: A ma connaissance, aucune recommandation n'a été faite au ministre, relativement à la première proposition.

M. NUGENT: Je voudrais obtenir un éclaircissement sur la question du coût de l'enquête effectuée par Price Waterhouse. A l'époque où la première proposition avait été rejetée par l'*Eldorado*, M. Gilchrist nous ayant dit qu'ils n'étaient plus du tout intéressés par cette affaire, il semble évident que, par la suite, une pression ait été exercée au point de décider l'*Eldorado* à faire des frais pour obtenir une expertise indépendante aux fins de vérifier que la proposition était tout à fait hors de proportion.

M. GREEN: C'était une action entreprise par la Commission des transports aériens en accord avec le gouvernement. Je ne peux pas dire, personnellement, si cela fut fait sur ordre du ministre ou à sa suggestion. Les membres de la Commission pourraient vous le dire.

M. NEILSEN: J'aimerais vous poser une question qui dérive de celle implicitement suggestive posée par M. Nugent. Ne relève-t-on pas dans la question cette suggestion implicite que la proposition primitive des P.W.A. était de beaucoup hors de proportion. En avez-vous jugé ainsi?

M. GREEN: Nous n'avons pas considéré cette affaire sous cet angle du fait que la proposition du début n'était qu'une proposition partielle. Aussi, pour cette seule raison, ne pouvait-elle répondre aux exigences spéciales de l'*Eldorado*. Je me défendrai d'émettre quelque avis, qu'elle fût de loin hors de proportion ou pas.

M. BRUNSDEN: Dans cet aperçu chronologique, je me demande si M. Green tient compte du facteur temps? Vous aviez une proposition faite à l'*Eldorado* qui fut rejetée.

M. GREEN: Peut-être pourrais-je poursuivre en donnant des dates approximatives.

M. BRUNSDEN: D'accord; finalement, la Commission des transports aériens a pris position. Suis-je dans le vrai?

M. GREEN: C'est exact.

M. BRUNSDEN: A ce sujet, une question me vient à l'esprit, celle-ci: est-ce que tous les éléments d'information, y compris ceux recueillis par Price Waterhouse étaient à la disposition de la Commission des transports aériens lorsque la décision finale fut prise?

M. GREEN: La Commission des transports aériens a pris position en juillet 1960.

M. BRUNSDEN: Pourriez-vous nous préciser la date de la proposition d'origine?

M. GREEN: La proposition d'origine des P.W.A. à l'*Eldorado*, à laquelle nous n'étions pas directement mêlés, mais dont nous avons connaissance fut faite au printemps de 1960. Elle fut rejetée par le conseil d'administration d'*Eldorado*, approximativement en mai ou juin 1960.

Au tout début de juillet, j'avais été chargé par la Commission d'obtenir des P.W.A. une estimation. Je ferais peut-être mieux de vous lire ce passage d'une lettre de M. Harris:

Déférant à la requête de M. Green, nous avons essayé d'appliquer le tarif des P.W.A. Ltd au vol effectué par l'*Eldorado Aviation Ltd* durant

l'année 1959, aux fins de comparer les coûts afférents avec les frais d'exploitation de l'*Eldorado Aviation Ltd.*

Tels étaient les termes des instructions, et voilà quelles étaient les plus récentes données dont nous disposions pour notre travail.

A la suite de l'étude faite par M. Harris, nous formulâmes une recommandation préliminaire au ministre. Depuis lors, bien d'autres éléments sont intervenus; vous les avez au dossier.

Traitant des données relatives à 1960 et des prévisions postérieures, ces documents sont à l'étude à la requête des ministres des Transports et du Commerce. Il ne m'est pas possible d'indiquer l'avis de la Commission en la matière.

M. BRUNSDEN: En d'autres termes, la Commission des transports aériens n'est pas prête à prendre une décision définitive?

M. GREEN: C'est exact.

M. BRUNSDEN: Aussi, quand elle interviendra, elle sera basée sur tous les éléments d'information que vous avez, vous ou tout autre?

M. GREEN: Parfaitement et également sur les résultats de l'enquête faite par le personnel de la Commission à Edmonton, Uranium City et Vancouver. Ils ont carte blanche pour recueillir tous les renseignements possibles sur les demandes.

M. DRYSDALE: Monsieur Green, en corroborant l'assertion de M. Brunsdén, à savoir que la Commission avait pris position en 1960, qu'est-ce que vous entendez par là?

M. GREEN: Il est fait mention d'une recommandation que la Commission aurait faite au ministre.

M. DRYSDALE: Pourrais-je clarifier un point; celui-ci: l'avis manifesté était-il purement officieux?

M. GREEN: Au premier abord, il s'agissait de simples recommandations faites au ministre des Transports.

M. DRYSDALE: Le point est le suivant: en la matière, ce n'est pas en tant que corps judiciaire que la Commission a agi.

M. GREEN: Certainement pas. Je pourrais le préciser d'un mot en me référant au mémorandum du 26 juillet transmis par le président de la Commission au ministre des Transports. Reportons-nous au deuxième paragraphe.

La Commission est persuadée que la proposition de charger le notoire transporteur désigné des besoins d'Eldorado en matière de transport aérien, est très saine et mérite d'être examinée en haut lieu.

M. DRYSDALE: Relativement à cette étude que vous poursuivez et dont nous devrions avoir un aperçu d'ici un mois, peut-être, comptez-vous recevoir des mises au point tant de la part des P. W. A. que de l'Eldorado Aviation? En d'autres termes, ce que j'aimerais obtenir c'est une déclaration de M. Gilchrist. Price Waterhouse sont-ils toujours commis et pourraient-ils se tenir à la disposition de la Commission pour renseignements complémentaires éventuels?

M. GILCHRIST: Ils ne sont plus commis, mais on peut les appeler si la Commission le désire.

M. DRYSDALE: De quels pouvoirs dispose la Commission en la matière. A-t-elle l'intention d'entendre des témoins?

M. GREEN: Il n'y a pas d'audition de témoins en instance. Nous procédons à une enquête qui est confiée à notre personnel; le groupe, une fois établies ses conclusions, les déposera devant la Commission. J'avancerai que les pouvoirs de la Commission, en l'espèce, sont ceux qu'elle a toujours eus, c'est-à-dire qu'en tant que conseiller du ministre, la Commission est soumise aux directives gouvernementales quant à l'activité que le gouvernement désire lui voir poursuivre.

M. DRYSDALE: Ce dont je me soucie particulièrement, c'est de P. W. A. et d'Eldorado Aviation. Comment comptez-vous démêler l'affaire? Est-ce votre intention de l'arranger tout simplement vous-même, sans recueillir de nouveaux exposés?

Hier, précisément, M. Harris nous a dit qu'il critiquait la méthode du rapport Price Waterhouse.

M. GREEN: La lecture des deux rapports fait nettement ressortir leurs divergences. Notre personnel, chargé de l'enquête, discute précisément, en ce moment, avec les deux parties des éléments de base que leur ont dictés leurs conclusions; il fondera ainsi son propre jugement.

Le PRÉSIDENT: Je me demande si nous pourrions obtenir quelques éclaircissements de M. Gilchrist quant à l'expertise requise de Price Waterhouse? S'agissait-il d'une idée de M. Gilchrist ou d'une idée émise par un service du gouvernement?

M. GILCHRIST: C'était une idée de l'Eldorado.

Le PRÉSIDENT: Vous agissiez bien en tant que président de la compagnie?

M. GILCHRIST: C'est exact.

Le PRÉSIDENT: Aucun ministre du gouvernement ne vous a demandé de faire cette enquête?

M. GILCHRIST: Non, personne ne nous l'a demandé.

M. SLOGAN: J'aimerais soumettre une proposition au Comité. Je ne pense pas que nous ayons recueilli quelque chose de nouveau à ce qui a été déjà consigné ce matin; je ne pense pas, non plus, que nous puissions faire grand-chose avant que le rapport final du service des transports ne nous soit communiqué. Je me demande si le Comité peut envisager d'aller à la Northern Transportation. Peut-être pourrions-nous, ce matin, nous débarrasser de la Northern Transportation et revenir à la compagnie d'aviation une fois le rapport déposé.

M. NUGENT: J'aimerais poser à M. Harris, quelques questions, si je le peux.

Le PRÉSIDENT: Vous êtes un membre du comité.

M. GREEN: A ce stade, puis-je mentionner une correction à apporter à l'une des annexes déposées hier. Je crois qu'il est trop tard pour opérer une correction utile sur l'épreuve imprimée. A l'annexe A du memorandum en date du 14 juillet, quant à la mention faite par moi au président de la Commission des transports aériens, visée au paragraphe V, sous le chapitre 1^{er}, dépenses non comprises—partout dans ce paragraphe où apparaît Uranium City, voudriez-vous corriger et substituer Port Radium. Je pense qu'il a été procédé à la correction sur l'original, mais pas sur la copie remise aux sténographes.

M. NUGENT: M. Harris, les preuves que vous nous avez fournies l'autre jour m'apparaissent fondées sur des oui-dire. J'entends me référer d'abord à une requête qui vous aurait été faite d'assurer le service à Uranium City; vous ajoutiez qu'à l'affaire, était mêlé un dirigeant de syndicat. Suis-je dans le vrai en affirmant que vous citiez ce qui vous avait été dit par votre agent à Uranium City, comme étant l'exposé qui lui aurait été fait par quelqu'un appartenant au syndicat sur les qualités duquel nous ne sommes guère fixés jusqu'à présent?

M. HARRIS: Oui, avec cette réserve qu'il s'agissait d'un rapport écrit émanant de notre agent.

M. NUGENT: Je me demande si le reste de votre information vous a été également transmis par le même agent, notamment quant au nombre de personnes requises pour les opérations de chargement et de déchargement des avions, tant à Uranium City qu'à Beaverlodge?

M. HARRIS: Je ne saurais vous dire si c'est le même agent ou pas. Nous avions deux agents. Je ne sais pas exactement qui a rédigé le deuxième rapport.

M. NUGENT: Combien d'agents y avez-vous maintenant?

M. HARRIS: Un agent.

M. NUGENT: Est-ce l'agent dont précisément vous avez reçu le rapport concernant sa conversation avec un dirigeant de syndicat?

M. HARRIS: Je ne le pense pas, mais ne peux pas être plus affirmatif. Je peux m'en assurer.

M. NUGENT: Puisque vous faites état d'un rapport écrit émanant de cet agent, voudriez-vous nous renseigner sur sa personne? Pouvez-vous nous dire son âge?

M. HARRIS: Je regrette, mais je ne dispose pas de renseignements le concernant. Les dossiers du personnel sont à Vancouver.

M. NUGENT: Depuis combien de temps est-il au service de la compagnie?

M. HARRIS: Je peux vous avoir le renseignement.

M. NUGENT: Je me demande s'il ne s'agirait pas de ce jeune garçon qui représentait la compagnie à Uranium City en janvier dernier?

M. HARRIS: Je regrette, mais je peux vous obtenir le renseignement.

M. NUGENT: Eh bien, monsieur Harris, c'est probablement là la source de votre information. Peut-être a-t-il tout juste dépassé vingt ans; c'est néanmoins un jeune garçon très inexpérimenté qui est votre seul contact à Uranium City, n'est-il pas vrai?

Le PRÉSIDENT: M. Harris nous a dit qu'il n'avait pas avec lui les dossiers du personnel.

M. NUGENT: Parfait, monsieur Harris. Dans la proposition de décembre à M. Davoud, le président de la Commission des transports aériens, vous fîtes figurer quelques dépenses extraordinaires qui devraient être ajoutées aux frais d'exploitation d'*Eldorado Aviation Company Limited*; y étaient inclus deux postes portant augmentation des prévisions générales pour le DC-4 et le DC-3—le DC-4, 160 dollars et le DC-3, 2,870 dollars. Y était également incluse une location d'un hangar à Edmonton, 12,000 dollars. Est-il plausible, monsieur Harris, que l'augmentation du poste révision puisse, dans chaque cas, comprendre aussi bien partie de la location du hangar.

M. HARRIS: Oh non, non.

M. NUGENT: Comment justifiez-vous ces augmentations?

M. HARRIS: La révision des cellules et des moteurs constitue un poste de dépenses important. Ces dépenses n'interviennent que rarement néanmoins. Une révision de fuselage sur un DC-4 n'a lieu qu'après 12,000 heures de vol.

M. NUGENT: Mais, monsieur Harris...

M. NIELSEN: Permettez au témoin de répondre à la question.

M. NUGENT: Il a parfaitement compris la question.

M. HARRIS: Peut-être n'ai-je pas du tout saisi la question.

M. NUGENT: Je désirais seulement savoir si cette augmentation était une estimation à vous quant à ce qu'elle devrait être par rapport aux chiffres réels fournis par l'Eldorado.

M. HARRIS: Auxquels vous réferez-vous en ce moment?

M. NUGENT: Aux frais de révision du moteur. Chacune de ces augmentations—s'agit-il d'une estimation telle que, selon vous elle devrait être, par rapport aux chiffres réels fournis par l'Eldorado?

M. HARRIS: L'Eldorado n'a jamais eu de chiffres réels. Il s'agit d'un travail qui sera fait en son temps, dans l'avenir. Il m'est avis que nous sommes en bien meilleure position pour faire les estimations de ces dépenses, du fait que nous opérons avec ces appareils sur un plus grand nombre d'heures; nous sommes

amenés de ce fait à faire plus souvent le travail et avons une bien plus grande expérience pour être à même de fixer réellement le montant des coûts de révision.

M. NUGENT: Nous mettrons votre expérience à contribution dans un instant, monsieur Harris; mais, à présent, dois-je déduire de votre réponse qu'il s'agit de l'estimation de ce que devrait être, selon vous, l'augmentation, eu égard à l'estimation des frais d'exploitation qu'ils ont établie, telle que nous la révèlent les chiffres fournis?

M. HARRIS: C'est un peu de cela. Mais tout ça est bien compliqué.

M. NUGENT: C'est là matière où exercer notre jugement. J'aimerais bien qu'on cite ces chiffres.

M. NIELSEN: Au regard du règlement, M. Nugent accable M. Harris de questions dans un vrai style de cour; on ne peut que l'en complimenter; mais je pense que le Comité a le plus haut intérêt à recueillir les réponses de M. Harris aux questions; aussi me permettrais-je de vous demander, monsieur le président, de bien vouloir inviter M. Nugent à laisser M. Harris répondre avant qu'il ne lui pose une nouvelle question.

M. NUGENT: M'est avis qu'il a eu tout le temps d'y penser. Il m'a donné une réponse.

M. HARRIS: Excusez-moi un instant avant que d'épuiser le sujet, monsieur le Président. Si je pouvais en revenir au questionnaire du début, à savoir qui avait saisi le siège social des P.W.A. des conversations échangées avec le chef du syndicat des ouvriers mineurs, des travailleurs et des fondeurs. J'étais en train de fouiller mes dossiers. J'ai précisément devant moi ce rapport. Il émane de M. H. D. Herbert, surintendant local des ventes, de la division nord à Edmonton; il y consigne ses conversations personnelles.

M. DRYSDALE: Est-ce un jeune garçon de moins de vingt ans, tel que l'a déclaré M. Nugent?

M. HARRIS: M. Herbert, dirai-je, a environ 45 ans.

M. NUGENT: Est-ce un employé de la compagnie?

M. HARRIS: Effectivement, c'est un employé de la compagnie. Il est notre surintendant des ventes. Il est à notre service depuis de nombreuses années. Son expérience est grande dans le domaine des lignes aériennes en général.

M. NUGENT: Cet homme est à Edmonton?

M. HARRIS: C'est précisément lui qui a eu cette conversation avec Martin Mullins, le chef du syndicat d'Uranium City.

M. NUGENT: Vous ne savez pas exactement si ce fut à Edmonton ou à Uranium City?

M. HARRIS: C'est à Edmonton, le 5 mai.

M. NUGENT: Avant de revenir à l'autre affaire, j'aimerais être fixé en ce qui concerne les chiffres relatifs à la révision du matériel. Suis-je dans le vrai en énonçant que le chiffre de \$1,600 s'applique au DC-4 et celui de \$2,870 au DC-3; que ces chiffres, selon vous, représentent le montant, je veux dire le montant qui selon vous devrait être ajouté à l'estimation du montant qu'Eldorado fait probablement figurer comme un coût dans le calcul de ses frais d'exploitation?

M. HARRIS: Pas entièrement. Une partie de ces sommes représente le montant qui devrait être ajouté du fait de l'oubli par Price Waterhouse de la computation des heures dans la révision du matériel; une autre partie en vient à l'accroître par rapport à notre estimation de ce que serait le coût. Tout ceci se tient; il y a des deux.

M. NUGENT: Ainsi une partie reflète bien une augmentation de l'estimation Price Waterhouse?

M. HARRIS: Oui; et une partie s'applique à l'autre domaine. Ils n'ont pas tenu compte de certaines heures dans leurs calculs.

M. NUGENT: De toutes façons, sont-ce des chiffres réels?

M. HARRIS: Non, ce ne sont pas des chiffres réels—il n'y en a pas actuellement. Tout ceci interviendra dans l'avenir.

M. NUGENT: En vue de vérifier ce chiffre de \$4,476, relatif au poste intitulé: six mineurs employés au chargement à Beaverlodge, voudriez-vous nous dire sur quoi vous vous fondez dans vos calculs? Je relève que c'est sur un certain nombre d'atterrissages, mais où avez-vous pris vos renseignements quant aux six mineurs employés?

M. HARRIS: Le renseignement nous signalant que jusqu'à huit hommes avaient été comptés lors des opérations de chargement et de déchargement à Beaverlodge nous a été transmis par notre agent.

M. NUGENT: Vous vous référez à une preuve par oui-dire qui concernerait un incident. Est-ce là sur quoi vous vous fondez pour établir votre chiffre de \$4,476?

M. HARRIS: Il ne s'agit pas d'un cas isolé; c'était une pratique courante.

M. NUGENT: Avez-vous quelque chose d'autre que la preuve que vous nous avez fournie auparavant, étayant le fait qu'il s'agirait d'une pratique courante? Avez-vous un tel rapport qui porte que c'était là pratique courante?

M. NIELSEN: Encore une question de règlement, monsieur le président. Il n'est pas d'usage pour ce Comité ou pour tout membre qui le compose de taxer quelque témoin appelé devant lui d'une propension—et c'est là un euphémisme—à se rétracter intentionnellement, donnant l'impression que l'on entend cacher la vérité. Je ne crains pas de dire que M. Nugent s'étend par trop sur les preuves fournies par M. Harris et qu'à élargir ainsi ce domaine, il doit s'attendre à des réponses plus fournies que celles données antérieurement.

M. DRYSDALE: Question de règlement, se rapportant à la question de M. Nugent, M. Gilchrist a indiqué, hier, qu'à une occasion on avait compté huit employés; je pense que M. Nugent a parfaitement raison en attirant l'attention de M. Harris que c'est là une pratique courante devant ce conflit de preuves. Je pense que M. Nugent a le droit de demander à M. Harris d'éclairer le point.

M. NIELSEN: Encore sur une question d'ordre, je fais miennes les observations de M. Drysdale, mais je ne saurais souscrire à cette imputation de mauvaise foi prêtée au témoin. Aucun comité auquel j'ai eu l'honneur de participer n'a fonctionné de la sorte.

M. DRYSDALE: Il n'a jamais rien été insinué de tel, mais M. Harris a déclaré que c'était là pratique courante quand M. Gilchrist a dit qu'il s'agissait d'un cas isolé. Je pense que M. Nugent est parfaitement fondé à attirer l'attention du Comité sur ce point, tout en fournissant à M. Harris l'occasion de tirer l'affaire au clair.

M. NUGENT: Je suis sûr que M. Nielsen est le seul à voir en tout cela une telle insinuation.

Le PRÉSIDENT: M. Nugent invitera le témoin à préciser.

M. HARRIS: Je crois, messieurs, que je suis en train de m'embrouiller. Je n'ai pas, en ce moment, le rapport devant moi. En vérité, nous avons fait enquête auprès de notre personnel pour nous rendre compte de la façon dont tout ceci se passait. Le rapport qui nous fut transmis à cette occasion, était, autant que je puisse me le rappeler, en ce sens que jusqu'à six ouvriers de

la mine étaient employés au chargement et déchargement de l'appareil à Beaverlodge. Je ne me rappelle pas—et malheureusement je n'ai pas le rapport—je ne me rappelle pas, dis-je, que notre agent nous ait précisé que cela n'était arrivé qu'une seule fois. Mais en fait, il voulait dire qu'il y avait ce nombre de disponibles.

M. NUGENT: Est-ce que j'interprète mal les chiffres que vous avez donnés? Vous mentionnez: provision pour six employés de la mine à Beaverlodge, en sorte que si votre renseignement—et vous pouvez nous dire si cela s'appliquait à un ou plusieurs—s'applique à un seul atterrissage, c'est évidemment six employés pour un atterrissage, au lieu de ces \$4,476, et c'est bien là, la donnée que vous voudriez nous voir prendre en considération.

Le PRÉSIDENT: Il n'a pas dit que cela s'appliquait à un seul atterrissage.

M. NUGENT: Il ne l'a pas dit en effet, mais lui ayant fait remarquer que le chiffre s'appliquait à tous les atterrissages, et que si le rapport auquel il se référerait ne mentionnait qu'un atterrissage, alors j'en suis sûr, M. Harris s'attacherait à supprimer ce chiffre définitivement, n'est-il pas vrai?

M. HARRIS: Non, cela n'est pas exact. Dans ma déclaration d'hier, je m'étais étendu sur la question du chargement et du déchargement à Beaverlodge dans le seul but de faire toucher du doigt au Comité les difficultés que nous rencontrons pour fixer les coûts réels de ces services extérieurs dont profitait l'Eldorado Aviation sans qu'elle en fût débitée.

M. NUGENT: Il y a également un poste pour la location d'un élévateur. Il s'agit d'un poste séparé de \$3,730.

Le PRÉSIDENT: Laissez-le terminer sa réponse, monsieur Nugent.

M. HARRIS: Je n'aime pas beaucoup revenir en arrière et relire ce qui figure déjà dans les procès-verbaux, mais je crois que cela clarifiera ma position. A l'origine, lit-on, dans nos calculs destinés à la Commission des transports aériens, nous ajoutâmes \$4,463 pour cette dépense. Ceci fut écarté par Price Waterhouse, sur la foi d'une déclaration du chef d'Eldorado Aviation, à savoir qu'ils occupaient deux hommes à Beaverlodge, pour procéder à toutes les opérations de chargement et de déchargement. A la suite de conversations avec des membres du personnel de direction d'Eldorado Aviation, il fut révélé que la mine procurait à Aviation un tracteur élévateur sans frais, mais pas d'hommes en supplément. Notre agent à Uranium City, lui, déclarait qu'il avait vu jusqu'à huit hommes aux chargements et déchargements. Pour étayer notre deuxième proposition, nous nous basâmes sur l'utilisation de six employés de la mine et du tracteur élévateur pour une heure lors de chaque atterrissage. Price Waterhouse déclare dans le corps de leurs deuxième rapport, visé à la page 408 des procès-verbaux, qu'ils avaient été informés qu'à aucun moment dans le passé, plus de trois hommes avaient été requis pour prêter leur concours à l'équipage de l'appareil et au personnel sédentaire d'Eldorado Aviation. Ce à quoi je veux en venir, c'est qu'il est à présumer que si nous avions dit douze hommes, ils se seraient arrêtés à six.

M. NUGENT: Le point que j'entends souligner auprès de vous est que du fait que votre témoignage est basé sur le oui-dire, il vous est impossible de nous préciser si cela est arrivé plus d'une fois. S'il s'agissait d'une opération isolée, vous bifferiez ce poste de \$4,476.

M. HARRIS: Je suis fermement persuadé que nous serons fixés à la suite de l'enquête que doit effectuer la Commission des transports aériens sur les pratiques et la comptabilité quand ils se rendront tant... à Eldorado Aviation qu'à P.W.A.

M. NUGENT: N'aurait-il point été facile d'avoir là-bas un homme qui aurait surveillé l'opération et vu comment s'opéraient le chargement et le

déchargement d'un avion à Beaverlodge? Savez-vous s'ils ont ces travailleurs supplémentaires?

M. HARRIS: Ils les ont parfois.

M. NUGENT: Souvent, pouvez-vous préciser?

M. HARRIS: Je ne me suis jamais trouvé là pour les compter.

M. NUGENT: Seriez-vous d'avis qu'il faudrait d'abord une quantité extraordinaire de marchandises avant d'employer du personnel supplémentaire?

M. HARRIS: Pas nécessairement.

M. NUGENT: Le transport ordinaire de marchandises à destination de Beaverlodge est acheminé dans une caisse, c'est-à-dire ramassé. Mettons qu'il s'agisse de marchandises ordinaires, monsieur Harris; ne pourrait-on pas l'acheminer dans ces caisses?

M. HARRIS: En direction sud, oui?

M. NUGENT: Et probablement de la même façon, dans tous les cas?

M. HARRIS: En direction sud, oui.

M. NUGENT: Si un avion était chargé par le pilote et le co-pilote, il serait raisonnable de soutenir que telle était la méthode pratiquée couramment à Beaverlodge pour le chargement, n'est-il pas vrai, monsieur Harris?

M. HARRIS: Nous ne parlons que du trafic en direction sud, n'est-ce pas.

M. NUGENT: Est-ce exact?

M. HARRIS: Excusez-moi; je ne suivais pas de très près, du fait que j'ai relevé d'autres chiffres contradictoires fournis par Eldorado Aviation en la matière, mais au fond, en vérité...

M. NUGENT: Vous voyez, monsieur Harris, je me suis donné la peine de surveiller l'opération. J'ai entendu parler d'hommes en supplément et je n'en ai pas trouvé trace. J'ai compté quatre hommes, le pilote, le co-pilote, le conducteur du tracteur et le préposé à l'élèveur, pour charger l'avion en une demi-heure. Il n'y avait pas d'autre personnel et il faisait vingt degrés au-dessous de zéro. J'ai essayé de m'y retrouver et je m'évertue à me demander si vous serez assez honnête pour l'admettre.

Le PRÉSIDENT: Je me dois de vous rappeler à l'ordre, monsieur Nugent. Je ne puis permettre qu'un membre du Comité ne mette en doute l'honnêteté de quelque témoin que ce soit.

M. NUGENT: A cet égard, monsieur...

Le PRÉSIDENT: Je ne désire aucun qualificatif.

M. NUGENT: J'aurais dû dire «assez libéral». C'est ce que j'entendais dire en me référant au témoignage. Je suis persuadé qu'il réalise combien on risque de faire erreur, et c'est dans ce sens seulement que j'ai employé le terme «honnête».

M. HARRIS: Lors d'une expertise générale, je n'aimerais pas avoir à me prononcer sur la plus ou moins grande possibilité de faire une erreur. Nous nous sommes basés pour nos estimations sur les données qui nous avaient été fournies. Certainement il y a une erreur—de quel degré, je l'ignore. Vous m'avez demandé, il y a quelque temps, si j'avais surveillé les opérations pendant longtemps, afin d'être à même d'indiquer combien de personnes étaient employées aux opérations de chargement et de déchargement.

M. NUGENT: Je vous ai demandé de reconsidérer seulement la question.

M. HARRIS: Peut-être était-ce à une période plus reculée. Je pourrais vous demander aussi bien, combien de temps vous êtes demeuré vous-même à surveiller l'opération.

M. NUGENT: Je n'avais pas à fournir de preuve pour étayer les chiffres et je n'ai pas à le faire. J'essaie tout simplement de déterminer le degré de véracité des chiffres que vous nous avez donnés.

M. HARRIS: Je vous répondrai: la réponse vous sera donnée par les économistes et les comptables de la Commission des transports aériens.

M. NUGENT: Autrement dit, vous préférez ne pas vous fier aux chiffres que vous nous avez donnés.

Le PRÉSIDENT: Il n'a pas dit cela. Il a dit que l'affaire serait tirée au clair quand les économistes auraient terminé leur rapport.

M. BEST: Il me semble qu'ils ne sont pas trop éloignés l'un de l'autre quant aux chiffres.

M. Harris a fait état de huit personnes; M. Nugent a fait état de quatre.

M. NUGENT: Non pas.

M. HARRIS: Si je...

M. BEST: Et M. Harris en arrive à une moyenne de six.

Le PRÉSIDENT: Un moment. Le sténographe ne peut prendre ce que trois personnes disent en même temps.

M. NUGENT: Mon chiffre était deux: le pilote, le co-pilote et les deux autres.

Quant à ce qui a trait au coût d'un garçon de cabine et des fournitures aux passagers sur cinquante pour cent des vols en DC-4 et soixante quinze pour cent des vols en DC-3—et vous avez, à cet effet, un chiffre de \$19,688, ce qui est très élevé—y a-t-il des garçons de cabine sur ces lignes?

M. HARRIS: Non.

M. NUGENT: Il y a du ravitaillement, n'est-ce pas?

M. HARRIS: Je pense qu'ils donnent un panier-repas à certains vols; je ne pense pas qu'ils le fassent toujours.

M. NUGENT: Dès lors vous pensez que ce supplément devrait figurer du fait qu'ils devraient y avoir des garçons et du ravitaillement.

M. HARRIS: Pour un service de 1^o classe, on doit prévoir du personnel de service, des repas, etc.

M. NUGENT: Je pensais que le but de cette enquête était d'établir le coût réel de l'exploitation d'Eldorado et que ces chiffres devaient être ajoutés pour nous révéler exactement ce qu'il en coûtait à la compagnie minière pour assurer le fonctionnement de ses services aériens. N'était-ce pas cela, au fond?

M. HARRIS: Certainement. Le but est d'établir un point de comparaison.

M. NUGENT: Eh bien ce poste ne devrait pas figurer, puisque vous calculez le coût réel de l'exploitation—à la rigueur, pourrait figurer éventuellement le coût minime des paniers-repas.

M. HARRIS: C'est là matière que je préfère abandonner à la sagacité des enquêteurs de la Commission des transports aériens.

M. NUGENT: Je vous comprends parfaitement; que vous préféreriez vous décharger sur eux de l'affaire, passe encore, mais je me demande alors ce que le Comité peut bien retenir de ces chiffres et de leur degré de véracité.

M. HARRIS: Je crois, si j'ai bien compris, que ces derniers jours le Comité avait décidé, pour fonder son opinion, de s'en remettre aux rapports qu'établiraient les enquêteurs financiers et comptables de la Commission du transport aérien.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions?

M. NUGENT: Non, il ne m'apparaît pas utile de poursuivre.

M. NIELSEN: Finie la tempête dans un verre d'eau.

Le PRÉSIDENT: Cela suffit: Avez-vous une question, monsieur Pitman?

M. PITMAN: J'aimerais questionner M. Harris, sur un ou deux points.

L'un des principaux arguments mis en avant par la P.W.A. était, n'est-ce pas, que s'ils prenaient l'affaire en main, cela serait autrement profitable à tous les secteurs commerciaux d'Uranium City? Il y a, à mon avis, deux mentions des témoignages intéressants à cet égard. Vous avez dit que Mullins était un chef de syndicat. Agissait-il en tant que tel ou à titre de simple particulier?

M. HARRIS: Il faisait partie d'un comité qui comptait deux personnes, lui et le maire.

M. PITMAN: Le maire de la ville?

M. HARRIS: Oui—l'autre membre était ce M. Mullins que je ne connais pas.

M. PITMAN: Le maire y siégeait-il officiellement ou à titre privé?

M. HARRIS: Non pas, mais à titre de représentant.

M. PITMAN: Du conseil municipal?

M. HARRIS: Non, mais du conseil des citoyens, je pense. Puis-je me référer à cette correspondance que j'avais tout à l'heure?

M. PITMAN: Certainement; il y a avantage à la lire.

M. HARRIS: Il s'agit d'une correspondance interne du surintendant de la division des ventes au directeur des ventes et de la publicité qui traite du conseil des citoyens d'Uranium City. On y lit:

Jeudi soir, 5 mai, le maire Maguire et Martin Mullins, (chef du syndicat) d'Uranium City sont arrivés à Edmonton, en route pour Ottawa, pour présenter à M. Churchill une pétition aux fins de maintenir l'activité de la ville d'Uranium City, en tant que ville, devant le ralentissement de l'industrie de l'uranium. M. Robbins et moi, nous déjeunâmes avec eux, lors de leur escale à Edmonton; c'est alors qu'ils nous firent part de l'économie du mémoire qu'ils allaient présenter à Ottawa. M. Mullins, qui est à la tête du syndicat des mineurs d'Uranium City, me demanda avec passablement d'intérêt pourquoi nous ne poursuivions pas notre idée de prendre en charge l'Eldorado Aviation, ce qui, à son avis, serait d'un grand avantage pour la ville. Ce n'était pas le temps, pensais-je, pour admettre l'importance de nos efforts en la matière. Il ajouta que si nous envisagions sérieusement dans l'avenir de poursuivre l'affaire, nous pourrions compter sur le syndicat, si cela pouvait nous être utile.

M. PITMAN: Voudriez-vous nous faire connaître quel est le titre officiel de M. Mullins. Chef de syndicat, c'est bien vague.

M. HARRIS: Je suis d'accord.

M. PITMAN: Je pense que si nous savions quelle est sa fonction officielle, cela nous serait utile. Peut-être ne pouvez-vous pas nous répondre sur ce point, mais pourriez-vous nous dire comment s'est exactement organisé ce conseil des citoyens dont il a été fait mention? En d'autres termes s'agissait-il d'un comité émanant de l'autorité municipale? D'autre part, ce conseil avait-il été chargé d'entrer en contact avec vos représentant lors du voyage à Ottawa? Pouvez-vous répondre à l'une ou l'autre de nos questions?

M. HARRIS: Le conseil des citoyens d'Uranium City a été créé à l'issue d'une réunion publique convoquée à la demande du maire de la ville et du district d'Uranium City, aux fins de discuter des prix de l'uranium et de l'incidence de ceux-ci sur la collectivité de l'agglomération. Enfin, je pense, —mais c'est là une opinion toute personnelle, parce que je n'ai rien de bien solide pour l'étayer—que les entretiens que leurs deux représentants ont eus avec votre surintendant local des ventes ont été de leur propre initiative.

M. PITMAN: Je vois.

M. HARRIS: En vérité, je n'ai rien pour étayer cette opinion.

M. PITMAN: Je trouve cela plutôt étonnant. Je me demande si vous ne pourriez pas essayer de savoir si M. Mullins, ce chef de syndicat, exprimait, en agissant de la sorte, son propre avis personnel ou s'il évoquait la position officielle du syndicat dont il est le porte-parole? Je pense que cela est très intéressant.

J'ai encore une autre question, relative celle-là au transport des passagers. Dans le compte rendu de la séance du 13 avril, on se demande s'il y a lieu d'appliquer le régime, d'ordre général, de la P.W.A. au genre de transport de passagers effectué par l'Eldorado Aviation. On y dit plus bas: Il semble qu'il y aura un strict minimum de transport de familles et d'enfants, ailleurs qu'entre Edmonton et Beaverlodge. De plus, si l'escompte pour les voyages en groupe s'assimile à celui qui est accordé aux groupes qui se rendent à une convention, il semblerait que cela ne s'appliquerait guère au transport effectué par l'Eldorado Aviation. Pensez-vous que l'utilisation du système de la moyenne approximative que P.W.A. pratique pour le transport d'Eldorado Aviation convient bien, compte tenu des circonstances?

M. HARRIS: Oui, je suis tout prêt à en convenir. Je ne vois aucune raison me permettant de penser que le trafic d'Eldorado Aviation pourrait varier dans des conditions tellement différentes de celles qui régissent celui de Yellowknife pour le compte de Giant Mine ou de celui de Yellowknife pour le compte de la Consolidated Mining & Smelting Company. Je ne vois rien me permettant de penser que le transport d'Eldorado Aviation n'obéirait pas, en gros, aux mêmes règles, parce que ces compagnies minières opèrent sensiblement de la même façon, visant uniquement à couvrir leurs frais en accordant des réquisitions de transport à leurs employés et à leurs familles.

M. PITMAN: J'aimerais demander à M. Gilchrist quelle est la part des transports familiaux dans le trafic total des passagers? En d'autres termes, pensez-vous que le transport de passagers pour Eldorado est un trafic normal de voyageurs?

M. GILCHRIST: Dans certaines limites, il m'apparaît normal. Mais cela dépend—nous avons déjà procédé à une analyse qualitative des voyageurs transportés. Peut-être cela permet-il de répondre à la question de M. Pitman, en ce qui a trait notamment à l'identité des conditions du trafic vis-à-vis du district. Je ne saurais le dire. Le rapport Price Waterhouse a évoqué la question.

M. PITMAN: J'ai une dernière question. J'ai posé, hier, cette question à M. Harris et il s'est montré d'accord avec moi. Si les ventes d'uranium augmentent—et évidemment c'est le vœu que le Comité ne peut manquer d'émettre—il serait de l'intérêt d'Eldorado de garder Eldorado Aviation, n'est-ce pas? Si, d'un autre côté, les ventes d'uranium diminuent, alors il y aurait intérêt à céder Eldorado Aviation. Pensez-vous que c'est là une juste appréciation de la situation?

M. HARRIS: C'est à moi que vous vous adressez?

M. PITMAN: Non, je m'adresse à M. Gilchrist. Si les ventes d'uranium augmentent, disais-je, alors il serait très important pour Eldorado de conserver Eldorado Aviation, n'est-il pas vrai?

M. GILCHRIST: Oui, il n'y a aucun doute là-dessus. Si le volume d'activité de l'affaire augmente, il serait de notre intérêt de conserver notre filiale aérienne. Si cependant le volume des ventes diminue, le point serait vite atteint où nous serions réellement contraints de cesser cette activité. En d'autres termes, s'il nous est pour l'instant impossible de les réduire beaucoup plus qu'elles ne le sont, c'est parce que nous en arriverions à opérer sur un trop bas tonnage et que de ce fait les coûts augmenteraient, ayant alors une incidence terrible.

M. PITMAN: Peut-être en conviendrez-vous, mais si l'espoir du Comité se réalise, comme l'ont exprimé les divers témoins entendus, je veux dire cet espoir de voir la recherche provoquer une hausse de la demande de l'uranium, vous pensez qu'alors Eldorado devrait avoir sa propre compagnie d'aviation?

M. GILCHRIST: C'est exact. Comme je l'ai déjà déclaré, hier, si nous étions une entreprise privée travaillant à la même échelle que celle sur laquelle nous opérons pour le moment et continuerons d'opérer dans l'avenir, alors nous désirerions conserver cette activité.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions, messieurs?

M. NIELSEN: J'ai quelques questions. M. Edison, avocat de Toronto, a préparé le mémoire d'Eldorado Mining and Refining Ltd à la C.T.A. Ceci apparaît à la page 441 des procès-verbaux, fascicule 9. Est-il exact que M. Edison ait préparé ce mémoire?

M. GILCHRIST: Oui, M. Edison a aidé à le préparer.

M. NIELSEN: Pardon.

M. GILCHRIST: Je disais, M. Edison a contribué à sa préparation.

M. NIELSEN: Pourriez-vous révéler au Comité le coût de ce rapport, je veux dire l'honoraire qui a été versé à M. Edison?

M. GILCHRIST: Je peux le savoir. Je ne pense pas que nous ayons sa facture, mais je peux l'obtenir.

M. NIELSEN: Pouvez-vous indiquer au Comité si, comme il en a été pour les frais des rapports Price Waterhouse, ce montant d'honoraires ne figurera pas aux dépenses d'administration dans les livres de la compagnie d'aviation?

M. GILCHRIST: Non, cela ne figurera pas dans la comptabilité de la compagnie d'aviation, pour le seul motif qu'Eldorado Mining and Refining Ltd est propriétaire de la compagnie d'aviation et qu'il est de l'intérêt d'Eldorado Mining and Refining Ltd qu'il en soit ainsi, du moins c'est ce que nous pensons. C'est vis-à-vis d'Eldorado Mining and Refining Ltd que se feront sentir en dernier ressort les effets de la cession éventuelle d'Eldorado Aviation. Eldorado Mining & Refining Ltd ressentira les effets de toute cession et nous pensons que c'est à la maison-mère d'en supporter les frais.

M. NIELSEN: Vous avez laissé entendre au Comité que le rapport préparé par M. Edison n'intéressait que la compagnie d'aviation?

M. GILCHRIST: Je ne suis pas sûr de bien comprendre votre question.

M. NIELSEN: Essayons de la reprendre sous une autre forme: ce rapport, avez-vous dit, avait été préparé au seul bénéfice de la compagnie d'aviation?

M. GILCHRIST: Non, je pense que le rapport avait été préparé au bénéfice d'Eldorado Mining & Refining Ltd.

M. NIELSEN: Dès lors, peut-être aimeriez-vous apporter un correctif à vos déclarations relatives aux rapports Price Waterhouse. Je vous ai posé la même question à leur sujet et vous m'avez répondu que le coût en serait défrayé par la compagnie d'aviation.

M. NUGENT: Non, il ne l'a pas dit. Il a dit que c'était Eldorado Mining & Refining Ltd.

M. NIELSEN: Je ne l'ai pas compris ainsi. En est-il de même pour les rapports Price Waterhouse?

M. GILCHRIST: Oui, il en est de même pour les rapports Price Waterhouse. Eldorado Mining and Refining Ltd ont conservé leur département aérien aux fins de desservir tant Eldorado Mining and Refining Ltd que Northern Transportation Company. Les rapports, comme tels, traitent des coûts d'exploitation du réseau aérien et des avantages que présente à nos yeux à la fois pour

Eldorado Mining and Refining Ltd et pour Northern Transportation, le fait de disposer d'un service d'aviation et de pouvoir l'utiliser.

M. NIELSEN: Une partie des coûts des rapports sera-t-elle prise en charge par Northern Transportation Company?

M. GILCHRIST: Non.

M. NIELSEN: Monsieur Harris, voudriez-vous vous référer à la page 443 du compte rendu de nos délibérations, au fascicule 9. Il s'agit d'une partie du rapport de M. Edison à la C.T.A., rapport à la rédaction duquel M. Edison a collaboré. Le troisième paragraphe mentionne:

Le personnel de l'Eldorado a conçu et fabriqué un modèle simple de cliquet en bois...

—et le rapport poursuit la description de méthodes de manutention de la marchandise pratiquées par la compagnie d'aviation. Est-il exact de présumer que la P.W.A. pourrait assurer la manutention de la marchandise de la même façon que celle décrite dans ce paragraphe?

M. HARRIS: Mais oui—le *pallétisation* de la marchandise n'est pas nouvelle. Nous utilisons cette façon de procéder partout où elle est praticable. Nous avons fait des études sur le fonctionnement d'Eldorado Aviation, mais, en plus, nous avons étudié le fonctionnement du White Pass Yukon Railway, qui a passé de la *pallétisation* au système du *container*. Nous avons essayé le système du *container* partout où nous le pouvions. Nous avons maintenant des *containers* en location pour la manutention de la marchandise. Et nous pratiquons de la sorte depuis déjà quelque temps.

M. NIELSEN: Le paragraphe suivant, mentionne ceci:

Des arrangements spéciaux ont été faits avec les équipes d'entretien en vue d'assurer un service continu aux avions, de sorte que, en plus du service régulier, il arrive souvent qu'un avion puisse s'envoler pour un voyage spécial une heure après qu'une dépêche a été reçue de la mine.

Il se réfère ensuite à la situation qui surviendrait en cas de cessation d'activité. Est-ce que la P.W.A. serait en mesure d'assurer le type de service dont il est fait mention dans ce passage?

M. HARRIS: Mais certainement. Nous avons presque toujours un gros avion en réserve à Edmonton que nous serions ravis de voir utiliser en cette occasion.

M. NIELSEN: Cela serait-il facturé en plus à l'Eldorado?

M. HARRIS: C'est possible; cela dépendrait de la nature du besoin, du caractère urgent du transport et du volume de la charge à acheminer. Si le volume de marchandises était raisonnable par rapport à la capacité totale de l'appareil, cela ne devrait rien lui coûter.

M. NIELSEN: L'alinéa suivant traite des différents services fournis par E.A.L. à N.O.R. Est-ce que P.W.A. pourrait assurer ces services?

M. HARRIS: Bien sûr—P.W.A. s'arrête maintenant à la plupart des escales desservies par Eldorado Aviation. Nos horaires comportent des vols desservant pratiquement toutes les localités excepté Peace River Sawmill, Bear River Rapids et Port Radium lui-même. Nous serions ravis d'ajouter ces escales à nos horaires en tant qu'arrêts réguliers.

M. NIELSEN: Dans le deuxième rapport Price Waterhouse il avait été souligné que vous ne desserviez pas Tuktoyaktuk au départ d'Inuwick. Est-il dans vos intentions de le faire?

M. HARRIS: Oui. Nous l'avons demandé et l'avons obtenu; c'est ainsi que nous avons ajouté Tuktoyaktuk à notre licence; il s'agit d'un service régulier de la classe 2. Nous devons assurer ce service régulier au printemps prochain.

M. NIELSEN: A la page 443, on dit:

La direction de la NOR Transport est d'avis que, pour donner le même service que fournit E.A.L., une entreprise commerciale devrait placer la plupart de ses envolées sur la base de nolisement et que, pour maintenir le service régulier et fréquent qui est maintenant fourni à l'égard des matières périssables, du courrier, etc., il faudrait envisager des frais majorés d'une façon indue.

Voudriez-vous nous faire part de vos observations quant à la conclusion à laquelle la direction de la compagnie de raffinage en est arrivée?

M. HARRIS: Lors de l'enquête du début menée par la Commission des transports aériens nous pensions que les vols destinés à desservir des points comme Peace River Sawmill et Bear River Rapids devraient être effectués sur la base de nolisement spécifique, tout simplement du fait que nous n'avions pas, à la base, les éléments suffisants tant en ce qui concernait la fréquence du service à assurer que le type d'opération adéquat. Tout ce dont nous disposions, c'était le volume de marchandises et le nombre des passagers. Lors de l'établissement de nos estimations des frais d'exploitation, nous avons prévu que le transport des marchandises et des passagers serait acheminé à l'escale la plus rapprochée de notre service régulier et de là, au point à desservir par un appareil nolié spécifiquement. Dans la pratique, c'est extrêmement invraisemblable: d'abord Peace River Sawmill, qui dispose d'une piste adéquate et du fait qu'elle est relativement proche d'un point que nous desservons pour l'instant—Peace River elle-même—serait desservi par un arrêt supplémentaire sur nos vols nord ou sud, suivant le cas, à la condition que nous obtenions de la Commission des transports aériens l'autorisation d'ajouter ces escales à notre licence. S'il n'y a pas de service les desservant, je ne pense pas qu'il y ait des objections de la part de la Commission des transports aériens.

M. NIELSEN: A la page 444 figure la présente assertion:

NOR Transport s'est rendu compte ces dernières années qu'il a été à peu près impossible de transporter du personnel entre Fort Smith et McMurray à cause de l'insuffisance du service actuel, et cet état de choses s'étendrait à tout le réseau si un contrat allait être accordé à la P.W.A., à moins que ce secteur particulier ne soit subventionné à l'aide d'un tarif beaucoup plus élevé que ce qu'il est actuellement.

Je pense que le Comité aimerait connaître votre opinion en la matière.

M. HARRIS: Parler de l'insuffisance du service est certainement incorrect. Nous desservons Fort Smith six jours sur sept; cet état de choses existe depuis que nous assurons la ligne. Pas seulement cela, mais la capacité de transport a répondu aux récents besoins alors que sur chaque voyage, pendant l'hiver, et que sur de nombreux voyages, pendant l'été, tant en direction nord qu'en direction sud, nous avons une capacité non utilisée. C'est pourquoi je ne comprends pas cette déclaration. Il nous a paru difficile de croire que Northern Transportation trouvait pratiquement impossible d'avoir son personnel transporté d'un point à un autre, parce que nous pratiquons une telle entreprise et que nous désirons l'argent des voyageurs. Nous serions fort aise de les transporter. Je ne suis absolument pas d'accord avec tout cela.

M. NIELSEN: Le paragraphe suivant, à la page 444, poursuit et en arrive à cette conclusion que les services effectués par EAL ne sont pas seulement des accessoires de l'activité minière d'Eldorado ou du système d'acheminement de

l'eau assuré par NOR Transport mais qu'ils constituent une partie importante et essentielle de l'activité globale, etc. Si PWA devait prendre l'affaire pensez-vous que de telles conditions visées au paragraphe seraient maintenues?

M. HARRIS: Je ne pense pas que l'activité minière ou le système d'acheminement de l'eau de Northern Transport aient à pâtir de la cession de la division aérienne à une compagnie d'aviation commerciale. Le service fourni en la matière, dirais-je, est plus qu'adéquat. Les employés d'Eldorado Mining and Refining Ltd ou de Northern Transportation seraient assurés de bénéficier de services aussi fréquents et des mêmes facilités de transport nord ou sud d'un point à un autre. Je ne crois pas que Giant Yellowknife éprouve quelque difficulté ou frustration du fait qu'ils n'ont pas leur propre service aérien, pas plus d'ailleurs que la Consolidated Mining and Smelting Company. Cette dernière, en son temps, avait son service aérien propre, mais elle y a renoncé et le moral de ses employés n'en a pas souffert. Aussi j'arrive difficilement à comprendre ou admettre quoi que ce soit de tout cela.

M. NIELSEN: M. Gilchrist a soulevé lors de notre réunion d'hier un point extrêmement intéressant, monsieur Harris, à savoir que c'était le Mackenzie tout entier qui était à considérer dans son ensemble quant à son système de transports. Je fais mienne en tous points cette observation.

Est-ce qu'éventuellement des suggestions auraient été faites à PWA aux fins qu'elle envisage un système d'intégration en collaboration, mettons, avec Yellowknife Transport ou avec Arctic Transport?

M. HARRIS: C'est là, en dernier ressort, une décision relevant de nos administrateurs. Je ne peux me faire leur porte-parole, mais je ne crains pas d'ajouter que nous serions prêts à considérer toute proposition de fusion ou d'association, je veux dire tout programme d'intégration des transports dans le Mackenzie. Je pense même que vous pourriez aller plus loin et appliquer le même système aux transports terrestres. En d'autres termes, je pense qu'un système intégré des transports par terre, par mer, et par air serait à même de rendre le meilleur des services.

M. NUGENT: Monsieur le président, nous n'avons pas le quorum.

Le PRÉSIDENT: M. Pitman revient tout de suite. Si le Comité n'en a pas fini avec Eldorado, nous pourrions continuer demain matin.

M. NIELSEN: J'ai une ou deux questions de plus à poser à M. Gilchrist, mais je peux le faire demain.

Le PRÉSIDENT: C'est très bien. Je me demande si M. Harris pourra se joindre à nous demain?

M. HARRIS: Si le Comité l'exige, je peux venir; mais franchement parlant, je préférerais vaquer à mes occupations.

M. NIELSEN: Je n'ai pas de question à poser à M. Harris et je ne pense pas que d'autres membres en aient.

Le PRÉSIDENT: Peut-être, dans ces conditions, pourrions-nous excuser M. Harris, qui reviendrait éventuellement plus tard lorsque cette enquête sera terminée.

M. HARRIS: Je serais heureux de cette solution.

Le PRÉSIDENT: Cet après-midi, si vous êtes d'accord, j'aimerais faire part à la Chambre du rapport concernant notre voyage à Chalk River. C'est là chose nécessaire.

Votre comité recommande qu'il soit habilité à visiter les installations de l'Atomic Energy of Canada Ltd, situées à Chalk River, Ontario, les jeudi 4 mai et vendredi 5 mai 1961.

Est-ce que vous êtes d'accord?

M. BEST: Avons-nous choisi expressément ces dates?

Le PRÉSIDENT: Nous nous y sommes efforcés.

M. BEST: Que diriez-vous de vendredi et de samedi?

Le PRÉSIDENT: N'êtes-vous pas libre jeudi?

M. BEST: Personnellement j'ai un rendez-vous, une conférence jeudi soir. J'en avais fait état auparavant et je ne croyais pas que vous aviez fixé ces dates.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que vendredi et samedi conviennent à tout le monde?

M. BEST: Je ne voudrais pas être une cause d'embarras, mais je ne peux vraiment pas être là jeudi.

M. NIELSEN: Je pense que nous devrions fixer une date de façon que ceux qui peuvent y aller y aillent. Personnellement je ne peux être ici vendredi.

M. BEST: Vous avez dit que vous ne pouviez point y aller vendredi?

M. NIELSEN: Non, mais je pense que le Comité devrait fixer une date, parce qu'autrement nous n'arriverons jamais à satisfaire tout le monde.

Le PRÉSIDENT: D'accord. Le plan est de partir d'ici dans l'après-midi, disons vers quatre heures et d'être là-bas à l'heure du dîner. Nous passerions un jour entier à Chalk River et sur les autres installations et reviendrions vendredi soir. Nous dînerions probablement à Renfrew ou en quelque endroit le long de la route.

Pour ce qui est des moyens de transport, peut-être M. O'Connor pourrait s'enquérir du nombre de voitures disponibles appartenant aux membres. Autrement nous pourrions y aller par le train et arriver là-bas autour des sept heures. Mais je pense qu'il vaudrait mieux y aller en voiture. Le trajet est magnifique. Nous pourrions partir d'ici vers quatre heures et être là-bas vers les sept heures.

Est-ce que tout le monde est d'accord?

D'accord.

CHAMBRE DES COMMUNES

Quatrième session de la vingt-quatrième législature

1960-1961

COMITÉ SPÉCIAL
DES
RECHERCHES



Président: M. J. W. MURPHY

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 14

Northern Transportation Company Limited

SÉANCE DU MERCREDI 26 AVRIL 1961

TÉMOINS:

M. W. M. Gilchrist, président de la *Northern Transportation Company Limited*; M. R. E. Harcourt, président de la *Yellowknife Transportation Company*; M. Aubrey Simmons, président de l'*Arctic Shipping Company*.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1961
25012-6-1

COMITÉ SPÉCIAL DES RECHERCHES

Président: M. J. W. Murphy

Vice-président: M. C. A. Best

et MM.

Aiken

Batten

Bissonnette

Bourget

Brunsdén

Coates

Drysdale

Dumas

Forgie

Godin

Martel

McIlraith

Nielsen

Nugent

Pitman

Robinson

Slogan

Stewart

Le secrétaire du Comité:

J. E. O'Connor.

PROCÈS-VERBAL

Le MERCREDI 26 avril 1961

(15)

Le Comité permanent des recherches se réunit à 9 h. 40 du matin, sous la présidence de M. J. W. Murphy.

Présents: MM. Batten, Best, Coates, Drysdale, Forgie, Godin, Murphy, Nielsen, Pitman, Robinson—10.

Aussi présents: M. W. M. Gilchrist, président de la *Northern Transportation Company Limited*; M. R. E. Harcourt, président de la *Yellowknife Transportation Company*; M. Aubrey Simmons, président de l'*Arctic Shipping Company*.

Le Comité remercie M. J. W. Green, directeur de l'économie et de la comptabilité à la Commission des transports aériens, de la collaboration qu'il a bien voulu lui accorder. Il prend ensuite connaissance du mémoire de la *Yellowknife Transportation Company Limited*.

Le président invite M. R. E. Harcourt à donner lecture du mémoire de la *Yellowknife Transportation Company Limited*, en date du 26 avril 1961. M. Harcourt donne lecture de tout le mémoire, sauf les tableaux et les appendices, que le Comité veut bien considérer comme lus. Le témoin est ensuite prié de se retirer.

Le président invite M. Simmons à faire une déclaration. Mais, vu le peu de temps qu'il lui reste, le Comité entendra M. Simmons et interrogera MM. Harcourt et Simmons à la prochaine séance.

A 10 h. 55 du matin, le Comité s'ajourne jusqu'à 9 h. 30 du matin, le jeudi 27 avril 1961.

Le secrétaire suppléant du Comité:

R.-L. Boivin

TÉMOIGNAGES

MERCREDI 26 avril 1961

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons parmi nous aujourd'hui M. Gilchrist, président de la *Northern Transportation Company*, M. Harcourt, président de la *Yellowknife Transportation Company Limited* et M. Simmons, président de l'*Arctic Shipping Limited*. Avant que nous passions à l'*Arctic Transportation*, avez-vous d'autres questions à poser à ces messieurs sur ce que nous avons étudié hier?

M. NIELSEN: J'en ai une pour M. Gilchrist, monsieur le président. Les frais de transport relatifs aux passagers de l'*Eldorado Aviation* sont-ils recouverts des particuliers eux-mêmes?

M. W. M. GILCHRIST (président de l'*Eldorado Aviation Company*): Oui, dans certains cas. Il y a quelque temps que je me suis occupé de cette question, mais je crois que si les intéressés demeurent à notre service durant six mois ils ne paient que le transport dans un sens; s'ils restent toute l'année, ils n'ont rien à payer.

M. NIELSEN: C'est la pratique courante, n'est-ce pas?

M. GILCHRIST: En effet.

M. NIELSEN: Il reste une question dont M. Gilchrist doit obtenir la réponse.

M. GILCHRIST: Voici ce que je propose à ce sujet: lorsque nous avons examiné la proposition des P.W.A., les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien ont fait une étude de la situation en 1952. Elles l'ont ensuite reprise vers la fin de 1956 ou le début de 1957, afin d'aviser à la possibilité de faire une proposition en vue de l'achat de cette ligne aérienne. Elles ont décidé de n'en rien faire parce qu'elles ne croyaient pas pouvoir faire aussi bien que nous quant aux frais que nous avons à ce moment-là. Vous auriez peut-être avantage à vous mettre en communication avec un représentant des Lignes aériennes du Pacifique-Canadien ou à faire comparaître quelqu'un de cette compagnie. Nous n'avons ni rapport ni données au sujet des estimations mêmes. Nous avons permis à la Société d'examiner notre comptabilité, ce qu'elle a fait, mais nous n'avons pas obtenu d'autres renseignements.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous présenté quelque chose dans la demande que vous avez adressée à la Commission des transports aériens?

M. GILCHRIST: Non, mais l'ayant examinée ils l'ont vraisemblablement analysée du point de vue économique. Ils peuvent avoir fait des observations qui pourraient être utiles au comité.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, voulez-vous que nous passions maintenant à la *Northern Transportation Company*? M. Gilchrist en est président. Avez-vous un exposé à nous faire tout d'abord, monsieur Gilchrist?

M. W. M. GILCHRIST (président de la *Northern Transportation Company*): Notre premier exposé était passablement complet à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des questions à poser, messieurs?

M. NIELSEN: Je proposerais, monsieur le président, que nous demandions à M. Harcourt ou à M. Simmons de témoigner maintenant. S'ils ont des mémoires à présenter, il y aurait peut-être lieu de reproduire ces documents ou d'en donner lecture.

Le PRÉSIDENT: On préférera sans doute entendre M. Harcourt, étant donné qu'il a un mémoire tout prêt. M. Simmons a du reste déclaré qu'il serait heureux de témoigner ensuite. Le Comité est-il d'accord? Veuillez bien vous approcher, monsieur Harcourt.

M. NIELSEN: On me permettra sans doute, avant le départ de M. Green, de remercier chaleureusement ce dernier au nom du Comité d'être venu rendre témoignage.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie. Je m'étais déjà acquitté de cette tâche, et je tiens à le remercier encore une fois de son excellent témoignage.

Comme je l'ai dit, M. Harcourt est président de la *Yellowknife Transportation Company Limited*. Auriez-vous l'obligeance de nous parler de vos antécédents, monsieur Harcourt?

M. R. E. HARCOURT (*président de la Yellowknife Transportation Company*): J'ai passé 29 ans dans le Nord où j'ai été étroitement mêlé aux divers modes de transport, surtout en direction du Nord, soit le transport par camion, le transport au moyen de tracteurs et le transport par train. Depuis 1932, j'ai passé tous les étés dans le Nord à m'occuper de transports.

Le PRÉSIDENT: Depuis 29 ans, n'est-ce pas?

M. HARCOURT: Oui.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous quelque chose à ajouter au sujet de vos antécédents?

M. HARCOURT: C'est avant tout du Nord et de tout ce qui a trait à cette région que je me suis occupé.

Le PRÉSIDENT: Est-ce le bon plaisir du Comité que M. Harcourt donne lecture du mémoire?

Assentiment.

M. HARCOURT: Je vous présente le mémoire de la *Yellowknife Transportation Company*.

La *Yellowknife Transportation Company* est heureuse d'avoir l'occasion de comparaître devant le comité spécial des recherches. On me permettra de décrire brièvement les régions en cause et de parler des sociétés qui se sont intéressées à ces régions. Nous espérons que ces renseignements serviront à situer les questions litigieuses qui suivront. Je regrette que le délai qui a suivi le reçu de l'avis ne nous ait pas permis de présenter un mémoire plus circonstancié.

Le bassin du Mackenzie assure une voie fluviale depuis le terminus nord de la voie ferrée, à Waterways (Alberta) jusqu'à l'Arctique, sur une distance de 1,700 milles. Les tributaires (rivières et lacs) en portent la distance navigable à quelque 2,500 milles. Ce réseau de cours d'eau peut se diviser en cinq régions selon les conditions géographiques et les besoins en matériel.

Région 1. La région de la rivière Athabasca, du lac Athabasca et de la rivière des Esclaves, qui commence à Waterways (Alberta) et finit à Fort-Fitzgerald (Alberta).

De Waterways, la rivière Athabasca est navigable sur une distance de 180 milles jusqu'au lac Athabasca. Le delta de la rivière constitue un point de jonction. La marchandise destinée aux Territoires du Nord-Ouest traverse ensuite l'extrémité ouest du lac Athabasca, emprunte la rivière des Esclaves qu'elle descend jusqu'à Fort-Fitzgerald (Alberta), soit une distance de 302 milles depuis Waterways. A Fort-Fitzgerald, il faut décharger les cargaisons qui doivent gagner le nord et leur faire franchir un portage de 16 milles jusqu'à Fort-Smith (T. du N.-O.) ou de 25 milles jusqu'à Bell-Rock (T. du N.-O.), puis les recharger pour les rendre à destination. Les cargaisons destinées à des localités sises sur le lac Athabasca, comme Uranium-City, Bushall et d'autres,

partent vers l'est à partir du delta de l'Athabasca et passent par le lac Athabasca. Elles doivent, en moyenne, parcourir 92 milles sur le lac pour arriver à destination. La rivière la Paix est navigable vers l'ouest, mais on ne l'a pas utilisée jusqu'ici parce que personne ne s'y est chargé du transport des marchandises.

Seule la *Northern Transportation Company* dessert actuellement la région n° 1. L'entreprise McInnes a manifesté l'intention de se retirer du transport-marchandises ordinaire.

Région 2. Cette région comprend la rivière des Esclaves depuis Fort-Smith (T. du N.-O.), le grand lac des Esclaves et le Mackenzie jusqu'à la côte arctique au point de rencontre du transport côtier de l'Arctique, à Tuktoyaktuk (Port-Brabant).

Les cargaisons qui doivent atteindre les Territoires du Nord-Ouest sont remises à bord des navires à Fort-Smith ou à Bell-Rock, sur la rivière des Esclaves qu'elles descendent jusqu'à son delta, au grand lac des Esclaves, sur une distance de 180 milles. Du delta à Yellowknife, par le grand lac des Esclaves, la distance est de 91 milles, et du delta au Mackenzie il y a 104 milles. Le Mackenzie assure ensuite une voie navigable longue de 1,088 milles jusqu'à l'Arctique, qu'on atteint à Tuktoyaktuk ou à Port-Brabant après avoir franchi quatre rapides.

Les marchandises qui arrivent dans la région proviennent de deux endroits, soit de Waterways (Alberta) en passant par Fort-Smith au nord et de la rivière la Paix, et de Grimshaw (Alberta) par la route du Mackenzie à la rivière Hay, sur la rive sud du grand lac des Esclaves. Par eau, il y a moins loin de la rivière Hay que de Waterways. De la rivière Hay à Yellowknife, il y a 126 milles pour traverser le lac, tandis que de la rivière Hay à Tuktoyaktuk il y a 1,122 milles.

Deux compagnies desservent la région n° 2:

- (1) La *Yellowknife Transportation Co. Ltd.*
- (2) La *Northern Transportation Co. Ltd.*

Région 3. Cette région comprend la rivière de l'Ours et le grand lac de l'Ours depuis Fort-Norman, au confluent de la rivière de l'Ours et du Mackenzie.

Après avoir remonté la rivière de l'Ours à bord d'embarcations à faible tirant et avoir franchi le portage aux rapides de la rivière de l'Ours, les marchandises se rendent par chaland jusqu'à Fort-Franklin, à la tête de la rivière de l'Ours, sur le grand lac de l'Ours. On les transborde ensuite aux navires de lac pour les transporter sur une distance de quelque 180 milles jusque sur la rive est du grand lac de l'Ours. La marchandise qui parvient à la région par eau en provenance du Sud peut arriver de Waterways (Alberta) ou de la rivière Hay (T. du N.-O.) après être passée par la route du Mackenzie depuis Grimshaw (Alberta), localité desservie par le *Northern Alberta Railway*.

La *Northern Transportation Company* est seule à desservir la région n° 3.

Région 4. Cette région va des eaux côtières de l'Atlantique, de Point-Barrow (É.-U) à la péninsule de Boothia et englobe l'île de Banks, l'île de Victoria et les îles de l'Arctique inférieur.

A l'heure actuelle, la cargaison destinées à Tuktoyaktuk sont transbordées aux chalands ou aux cargos côtiers qui les livrent à tous les points de la côte arctique, soit jusqu'à la baie de Shepherd et à la baie Spence dans la péninsule de Boothia, sur une distance de 1,200 milles vers l'est, ou à toutes les destinations de la côte arctique du côté de l'Alaska, jusqu'à Point-Barrow. La région 4 est accessible par les ports de la côte du Pacifique durant environ deux mois et demi par année.

La région n° 4 est desservie par:

- (1) la société *Arctic Shipping Ltd.*;
- (2) *L'Hudson Bay Transport*;
- (3) *La Northern Transportation Co. Ltd.*

Avec son matériel fluvial, la *Northern Transportation Company* dessert sept postes de la ligne DEW; les autres postes de cette même ligne sont desservis par la même compagnie, mais à l'aide de six vaisseaux américains loués au gouvernement du Canada.

Région 5. a) Les portages de Fort-Smith et de la rivière de l'Ours. Ayant une pente de 109 pieds entre Fort-Fitzgerald (Alberta) et Fort-Smith (T. du N.-O.), soit une distance de 16 milles, la rivière des Esclaves n'est pas navigable.

Toutes les marchandises doivent donc emprunter la voie de terre et rembarquer à Fort-Smith ou à Bell-Rock. Chaque fois que c'est possible, les marchandises sont mises sur des plateaux au départ. On peut ensuite, grâce aux plateaux, les charger sur des semi-remorques pour les acheminer jusqu'aux entrepôts ou aux chalands, à Bell-Rock, pour le transbordement.

b) Portage de la rivière de l'Ours. Les eaux peu profondes et rapides qui se trouvent à 25 milles à l'est de Fort-Norman obligent à faire un portage de 8 milles. Comme au portage de Fort-Smith, on a recours à des fourches de levage, à des palettes et à des camions. Le volume de marchandises à manutentionner y est relativement faible.

La *Northern Transportation Company* est seule à desservir les subdivisions a) et b) de la région 5.

Le réseau fluvial du Mackenzie qui comprend la côte de l'Arctique, s'étend du 57° au 70° degré de latitude. La période de navigation en eaux libres de glace varie, le long de la côte de l'Arctique, de 60 à 75 jours par année, selon la région, et dure jusqu'à 180 jours dans la région du lac Athabasca et de Waterways. Chaque région a ses particularités pour ce qui est de la taille, du tirant d'eau et du genre de bateaux qui se révèlent les plus économiques. Toutes les régions ont leurs problèmes propres du point de vue du matériel à utiliser. Il faut des embarcations de construction légère et à faible tirant d'eau pour négocier les hauts-fonds des rivières, mais ces embarcations doivent en même temps avoir un tirant suffisant et être assez robustes pour affronter les tempêtes des grands lacs. Le grand lac des Esclaves et le grand lac de l'Ours sont parmi les 10 plus grands lacs du monde; ils sont même plus grands que certains de nos Grands lacs.

Il faut un matériel maritime spécial, d'une conception adaptée aux eaux peu profondes et rapides des rivières aussi bien qu'aux grands lacs inabrités. Le matériel doit aussi être léger, si l'on veut transporter les plus grosses cargaisons possible avec les plus faibles tirants possible. Même si la plus grande partie des parcours s'effectue sur des rivières relativement bien abritées, le matériel doit tenir assez bien la mer pour résister aux violentes tempêtes des lacs inabrités.

Le bateau ou le remorqueur qui convient à la navigation fluviale du Nord est une embarcation à fond plat et à faible tirant, muni d'hélices sous voûte assez rapides. Les nombreux modèles de remorqueurs qui sont en service ont une longueur de 60 pieds à 120 pieds et une puissance de 300 à 2,880 chevaux. Les équipages comptent de 5 à 14 membres selon l'importance du bateau. Il vaut mieux n'utiliser que des vaisseaux d'acier et ceux-ci coûtent de \$50,000 à \$750,000 chacun.

Les chalands sont de taille diverse, mais ils doivent satisfaire aux mêmes exigences: pouvoir résister à des chargements maximums et ne tirer que 30

pouces en eaux peu profondes. Leur longueur et leur capacité varient de 100 pieds et 200 tonnes avec un tirant d'eau de 30 pouces, à 200 pieds et 1,000 tonnes avec un tirant d'eau de 6 pieds. Il y a trois principaux genres de chalands d'acier en service:

- a) le chaland-citerne qui transporte le pétrole en vrac; il a un pont plat et des réservoirs logés dans une calle compartimentée;
- b) le chaland à pétrole et à marchandises diverses; comme le premier, il transporte le pétrole en vrac et possède en plus un rouf en tôle pour abriter les marchandises qui craignent l'humidité;
- c) la barge frigorifique pour le transport des produits congelés.

Les chalands qui sillonnent la région 3 sont de construction lourde pour résister à la navigation océanique. Ils sont longs de 175 pieds, possèdent des côtés de 12 pieds et peuvent charger jusqu'à 1,800 tonnes.

N'ayant pas d'équipage, ces chalands échappent à l'inspection maritime.

Avant 1946, il n'y avait pas de restrictions quant au genre de matériel, aux prix ou aux pratiques. Les prix dépendaient exclusivement du volume des cargaisons et d'autres considérations d'ordre économique. En 1946, la Commission des transports s'est vu confier la surveillance du transport maritime depuis Waterways jusqu'à l'Arctique. Elle a fixé des taux de base et a commencé à exercer un contrôle du matériel à employer. Grâce aux taux de base, la concurrence des prix a diminué et le service a pu se stabiliser de plus en plus. La Commission a prescrit les exigences comptables à observer, imposé la présentation de rapports annuels sur l'exploitation et exigé qu'on lui soumette des états financiers.

Au moment où la Commission des transports a commencé d'exercer son autorité dans le Mackenzie, en 1946, quatre sociétés desservaient la région:

- La *Mackenzie River Transport*, division de la Compagnie de la baie d'Hudson;
- La *Yellowknife Transportation Co. Ltd.*, dont l'exploitation se confinait aux Territoires du Nord-Ouest;
- La *Northern Transportation Company Ltd.*, société appartenant exclusivement à la Couronne;
- La *McInnes Products Ltd.*, entreprise d'abord intéressée à la pêche, mais détentrice d'une licence pour le transport des marchandises dans la région 1 et seulement de Fort-Smith aux localités du grand lac des Esclaves.

La *Mackenzie River Transport* avait pour premier rôle d'approvisionner les postes de la Compagnie de la baie d'Hudson. C'était de beaucoup la plus ancienne entreprise de transport du Nord. En 1947, elle a cessé de fonctionner comme transporteur public pour revenir à son rôle premier, celui d'approvisionner les postes de la Compagnie de la baie d'Hudson. En 1958, la société de la Couronne *Northern Transportation Company* s'est portée acquéreur du matériel de la *Mackenzie River Transport* et a conclu un contrat à long terme en vertu duquel elle dessert les postes de la Compagnie de la baie d'Hudson.

Dans l'Arctique, cette dernière société ravitaille les postes de la Compagnie de la baie d'Hudson depuis Tuktoyaktuk avec deux petits navires côtiers. Le *Fort Hearne*, navire de 300 tonneaux, fait neuf nœuds et le navire d'acier *Banksland* a une capacité de 500 tonneaux et peut atteindre neuf nœuds. Ni l'un ni l'autre ne peut transporter de pétrole en vrac ni embarquer des machines de plus de 5 tonnes.

C'est l'Eldorado Mining qui a établi la *Northern Transportation Company Limited* pour desservir et approvisionner sa propriété du grand lac de l'Ours.

Reprise par l'État fédéral, l'Eldorado est devenue une filiale de la société de la Couronne et la propriété exclusive de cette dernière. La flotte consistait au début en remorqueurs et en chalands de bois d'une valeur de \$140,000. En 1940, l'Eldorado a mis fin à son activité et la *Northern Transportation* s'est lancée dans le domaine du transport en tant que transporteur public dans tout le réseau du Mackenzie. En 1942, l'Eldorado a repris son exploitation pour s'occuper cette fois de la production d'uranium. Dès remorqueurs et des chalands en acier de modèle nouveau ont remplacé les navires en bois qui avaient été en service jusque-là. La société de la Couronne a maintenant plus de 12 millions de dollars de dépensés en immobilisations.

La *Northern Transportation* détient un contrat de l'Aviation des États-Unis pour le réapprovisionnement des postes de la ligne DEW situés dans l'Arctique central du Canada. Elle a établi à cette fin une base à Tuktoyaktuk, où elle dispose d'un camp et de réservoirs pour entreposer le pétrole. Six navires de la marine des États-Unis servent à cette fin, soit 3 bateaux-citernes de type AOG et 3 de type LST (Landing Ship Tanks).

La *Yellowknife Transportation Company Limited* a été constituée en 1938 en vertu d'une charte fédérale. R. E. Harcourt en est président depuis la fondation. Lors de son institution, la société possédait un actif global de \$50,000 qui consistait en petits remorqueurs et chalands en bois, qui avaient d'abord été construits et exploités par l'association Harcourt, Nieland et McLeod, dont l'activité remontait à 1934. Le bureau principal, situé dans Yellowknife même, dirigeait aussi le transport par camion et par trains de tracteurs qui desservaient les entreprises de prospection et les mines des coins les plus reculés.

En 1939, la *Yellowknife Transportation Company* exploitait un train de tracteurs depuis la tête du chemin de fer, à Grimshaw (Alberta) jusqu'à Yellowknife, sur 666 milles de muskeg, de forêt et de terrain rocailleux. On mettait 33 jours à se rendre de Grimshaw à la rivière Hay en voyageant de façon ininterrompue. Le parcours comprenait 566 milles de territoire vierge qu'aucune machine n'avait encore traversé. L'État fédéral a par la suite dépensé des millions de dollars pour aménager la route du Mackenzie le long du parcours qu'avait choisi la *Yellowknife Transport*. La nouvelle route reliait directement la tête du rail, à Grimshaw, et la rivière Hay. La *Yellowknife Transportation Company Limited* a alors transporté son bureau principal à la rivière Hay.

En 1946, l'*Imperial Oil Limited* a accru la productivité de sa raffinerie de Norman-Wells et ensuite négocié un contrat de dix ans avec la *Yellowknife Transportation* pour faire transporter ses produits raffinés aux stations d'entreposage situées le long de la voie d'eau. Un remorqueur d'acier propulsé par un moteur de 800 chevaux et muni de deux hélices, et trois chalands d'acier ont alors été ajoutés à la flotte pour faciliter le programme de renouvellement du matériel. La société a ensuite continué à acquérir du nouveau matériel d'acier d'année en année; en 1959 le *Ytee Husky* entrainé en service. Avec ses 2,880 chevaux, c'est la plus puissante péniche du Nord. En 1956 et en 1961, nous avons conclu de nouveaux contrats de cinq ans avec l'*Imperial Oil Limited*.

La *Yellowknife* exploite à l'heure actuelle 6 puissants remorqueurs d'acier et une flotte de 7 chalands de bois et 9 chalands d'acier (dont 3 des plus grands chalands du Nord). Les capitaux investis dans les installations et le matériel se chiffraient, en 1960, par \$2,171,000. Nous avons abandonné en 1946 tout le transport par camion et au moyen des tracteurs, afin de disposer de plus de capitaux pour augmenter la flotte maritime.

A la demande du gouvernement du Canada, une filiale de la *Yellowknife Transportation* a mis en service en 1948 un grand navire d'acier, le *M/V Snowbird II*, pour desservir la côte de l'Arctique. Le vaisseau a ensuite été vendu à l'État en 1949 et, après quatre années de service dans l'Arctique, il est passé à l'Arctique oriental.

C'était le premier vaisseau d'acier à naviguer dans l'Arctique occidental du Canada.

En 1949, le *Yellowknife Expeditor* quittait Vancouver pour gagner le delta du Mackenzie en passant par le détroit de Béring et ensuite remonter le Mackenzie jusqu'au grand lac des Esclaves.

Voici un tableau des tonnes de marchandises que la *Yellowknife Transportation Co. Ltd.* a transporté à l'intérieur des Territoires du Nord-Ouest seulement:

Année	Tonnes
1946	5,402
1947	7,113
1948	10,535
1949	10,857
1950	13,402
1951	12,148
1952	13,107
1953	15,170
1954	17,148
1955	33,071
1956	38,168
1957	31,186
1958	42,403
1959	50,447
1960	50,421
1961 (Estimatif)	50,000

A part 402.6 tonnes de marchandises qu'elle a transportées pour le compte de la *Northern Transportation Company* en 1955 et 2,146.3 tonnes en 1958, la *Yellowknife Transportation Company* a éprouvé de grandes difficultés à obtenir des contrats visant le transport d'articles destinés à la Ligne DEW.

Voici un mémoire en date du 30 mars 1955, qui expose ces difficultés:

M. NIELSEN: A qui ce mémoire était-il adressé, monsieur Harcourt?

M. HARCOURT: A l'honorable M. Prudham, alors ministre des Mines.

La *Yellowknife Transportation Company* s'est vu refuser par le gouvernement fédéral le droit de faire du transport à destination de la ligne DEW, lorsque le gouvernement a institué la *Northern Transportation Company*, seul transporteur maritime du Canada avec lequel les entrepreneurs de la ligne DEW sont autorisés à traiter dans l'Arctique occidental. La *Northern Transportation Company*, qui dépose actuellement \$1,500,000 pour se procurer du nouveau matériel qui lui permettra d'assurer ce transport, prétend qu'il n'y a pas assez de marchandises à transporter pour céder du transport à la *Yellowknife Transportation Company*.

Voici un exposé des faits tels que je les connais:

1. La Western Electric était l'entrepreneur chargé d'aménager la Ligne lointaine de première alerte, dite ligne DEW.
2. La ligne DEW consiste en une chaîne de postes placés à des intervalles d'une cinquantaine de milles dans les îles de l'Arctique et le long de la côte arctique du Canada.

3. En vertu d'une entente canado-américaine, on devait recourir le plus possible aux services des entrepreneurs et des transporteurs canadiens.
4. La Western Electric a cédé à deux sous-traitants l'ensemble de la construction:
 - a) à la Foundation Company of Canada, elle a cédé le tronçon est;
 - b) à la Northern Construction Company, le tronçon ouest.
5. Des maisons canadiennes se sont chargées du transport aérien des marchandises, toutes les entreprises canadiennes de transport aérien capables de participer à ce transport ayant eu l'occasion de le faire.
6. Le transport maritime dans l'Est de l'Arctique est effectué par la *Foundation Company of Canada*.
7. Le gouvernement du Canada a nommé la *Northern Transportation Company Ltd.* transporteur attitré des marchandises et agent de tous les transporteurs maritimes de l'Ouest de l'Arctique.
8. La Western Electric a offert à la *Northern Transportation Company* de lui céder le transport de toutes les marchandises qu'il fallait expédier par eau vers l'Arctique occidental. Il s'agissait, estimait-on, de 17,000 tonnes de marchandises pour la campagne de navigation de 1955.
9. La *Northern Transportation Company* a effectué un relevé de la capacité des moyens de transport du Mackenzie pour voir quelle quantité de marchandises ceux-ci pourraient transporter en 1955.

Elle a obtenu les résultats suivants:

La Hudson's Bay Company, division des transports

De Waterways à Tuktoyaktuk 2,200 tonnes (min).

De Tuktoyaktuk à toute localité jusqu'à Cambridge-Bay inclusivement, avec le matériel actuel en service sur la côte de l'Arctique 300 tonnes

Nouveau matériel prévu pour la côte de l'Arctique, de Tuktoyaktuk vers toute localité jusqu'à Cambridge-Bay 1,200 tonnes

La Compagnie de la baie d'Hudson était ainsi assurée d'un minimum de 2,000 tonnes le long du Mackenzie et de la livraison de 1,500 tonnes le long de la côte arctique.

La Yellowknife Transportation Co. Ltd.

De la rivière Hay, terminus nord de la route du Mackenzie, le long du Mackenzie jusqu'à Tuktoyaktuk 2,000 tonnes (min.)

En utilisant le *Yellowknife Expeditor* le long de la côte arctique, vers toute localité jusqu'à Cambridge-Bay 600 tonnes

Le *Yellowknife Expeditor* avait des machines assez puissantes pour remorquer des chalands et pourrait sensiblement accroître la quantité susmentionnée vers n'importe quelle localité, si on lui permettait de remorquer des chalands construits pour la haute mer. Ce navire reste inactif à la rivière Hay (T. du N.-O.).

10. La *Northern Transportation Company* a ensuite fait savoir à la Western Electric qu'elle ne pourrait desservir que les postes 1 à 6 et assurer le transport de 4,000 à 5,000 tonnes de marchandises. Le

reste devrait être transporté par la marine américaine. Pour effectuer le transport dont il avait été question, la *Northern Transportation Company* devrait se procurer un autre grand remorqueur et dix autres chalands.

11. Sur la foi de la dépense de \$1,500,000 que la *Northern Transportation Company* devait faire pour se procurer du matériel nouveau, la Western Electric remit à la Northern Transportation une lettre d'intention visant le transport vers les postes 1 à 6.
12. La Northern Transportation a ensuite fait savoir à la Yellowknife et à la Compagnie de la baie d'Hudson qu'il n'y avait du transport que pour son matériel à elle et que ces compagnies ne pourraient en obtenir.
13. La Northern Transportation n'a pas essayé de savoir si des entreprises de transport maritime de la côte ouest pourraient livrer la moindre partie des approvisionnements aux postes de la ligne DEW situés dans l'arctique occidental. Je pense, pour ma part, qu'il y a suffisamment de matériel de transport de disponible sur la côte ouest pour approvisionner complètement la ligne DEW, si tous les transports maritimes de la côte ouest avaient été mis à même de participer à l'entreprise.
14. S'étant mis en communication avec la Western Electric à New-York, la Yellowknife Transportation a reçu la réponse suivante:
 - a) La Western Electric est tenue de traiter exclusivement avec la Northern Transportation au sujet du transport maritime dans l'Ouest de l'Arctique.
 - b) La Western Electric a nettement compris que la Northern Transportation représentait toutes les entreprises de transport maritime de l'Arctique occidental et du Mackenzie et parlait en leur nom.
 - c) La Western Electric ne savait pas que la Yellowknife Transportation et la Compagnie de la baie d'Hudson, qui traitent avec elle au sujet de ce transport depuis 1952, n'étaient pas admises à participer à ce transport.
 - d) La Western Electric avait remis à la Northern Transportation une lettre d'intention au sujet du service qu'il était question d'assurer aux six premiers postes. Il était toutefois bien entendu que la lettre aiderait la Northern Transportation à faire construire 10 nouveaux chalands et un nouveau remorqueur, puisqu'aucune société canadienne ne possédait le matériel nécessaire à ce transport.
 - e) La Northern Transportation avait elle-même stipulé la quantité de marchandises qu'elle transporterait. Quant au reste, on l'offrait maintenant à un détachement spécial de la Marine américaine, ainsi que l'avait proposé la compagnie.
 - f) La Western Electric allait s'informer auprès du gouvernement canadien et, si elle y était autorisée, examiner à fond la question de faire effectuer le transport par la *Yellowknife Transportation Company* et la Compagnie de la baie d'Hudson.

15. La Yellowknife Transportation obtint ensuite une entrevue avec M. W. B. Bennett, président de la Northern Transportation, à qui elle posa les questions suivantes:

- a) Est-il vrai que la Northern Transportation fait construire 10 autres grands chalands d'acier pour transporter les approvisionnements de la ligne DEW?

Réponse: Oui, mais de petits chalands d'un tonnage équivalent seront déménagés de la région inférieure (Mackenzie et Fort-Smith nord) à la région supérieure du fleuve (Waterways, lac Athabasca à Fort-Fitzgerald, Alberta); la construction du matériel nouveau n'accroîtra pas, dans le bas du fleuve, la quantité de matériel autorisé par la Commission des transports.

- b) Est-il vrai que la Northern Transportation fait l'acquisition d'un grand remorqueur en acier pour remorquer des chalands dans les eaux de l'Arctique?

Réponse: Oui, mais encore là la Northern Transportation a l'intention de déménager des péniches d'un tonnage équivalent au lac Athabasca, vu la grande quantité de transport qu'il faudra effectuer de Waterways vers ce point.

- c) Pourquoi faire construire un remorqueur comme celui-là, alors Yellowknife Transportation en possède déjà un excellent qui tient la mer et qui a été converti et muni de machines particulières à cette fin, attendu que ce remorqueur chôme déjà dans le Nord?

Réponse: Nous croyons que votre bateau a quelque défaut. Du reste, celui-ci sera en service entre Tuktuk et Cambridge-Bay. Si tel n'était pas le cas, le *Yellowknife Expeditor* servirait à remorquer des chalands vers les six premiers postes et l'on verrait à affecter le matériel de la Northern Transportation à d'autres fins.

- d) La Northern Transportation représente-t-elle tous les transporteurs maritimes de l'Arctique occidental et parle-t-elle en leur nom? Si tel est le cas, pourquoi la Yellowknife Transportation et la Compagnie de la baie d'Hudson se sont-elles vu refuser toute participation au transport de la ligne DEW?

Réponse: La Northern Transportation parle, en effet, au nom de tous les transporteurs maritimes. C'est le gouvernement du Canada qui lui a confié ce rôle, afin que les entrepreneurs américains n'aient à traiter qu'avec une seule entreprise canadienne. Tous les transporteurs maritimes vont participer à ce transport. En outre, si les transporteurs le désirent, le contrat sera conclu en leur nom collectif.

- e) Pourquoi la Northern Transportation a-t-elle voulu se charger de la livraison aux six premiers postes seulement, si elle envisageait d'utiliser le matériel de la Yellowknife et de la Compagnie de la baie d'Hudson?

Réponse: La Northern Transportation a spécifié la quantité de marchandises à transporter en se fondant sur les moyens dont elle disposait; il s'agit là d'une quantité qu'il est absolument nécessaire de livrer, mais la compagnie peut augmenter cette quantité et le nombre de postes à desservir, puisqu'on lui a demandé de transporter des quantités beaucoup plus considérables.

M. Bennett a alors assuré à la Yellowknife qu'elle participerait à ce transport et lui a demandé de s'entendre quant aux détails avec la Northern Transportation à Edmonton.

16. Le Yellowknife Transportation a ensuite rencontré M. Broderick à Edmonton.

Le PRÉSIDENT: Qui est M. Broderick?

M. HARCOURT: Il était alors directeur général de la *Northern Transportation Company* et il était posté à Edmonton.

M. Broderick nous a dit:

- a) Que les nouveaux grands chalands d'acier que la compagnie faisait construire étaient uniquement destinés à remplacer les chalands de bois qu'il fallait mettre au rancart. Il n'était pas question de déménager du matériel vers la région supérieure de la rivière ni d'en faire venir de là.
- b) Que le nouveau remorqueur d'acier qui était en construction coûterait de \$500,000 à \$650,000, qu'il servirait à remorquer les chalands vers les six premiers postes de la ligne DEW et qu'on n'envisageait pas de prendre de remorqueurs de la région inférieure pour les affecter à la région supérieure du fleuve.
- c) Que la Northern Transportation n'intervenait pas au nom de tous les transporteurs maritimes du Canada, mais au nom de la Northern Transportation seulement; que la compagnie avait fait part à la Western Electric de la capacité du matériel de la Yellowknife et de la Compagnie de la baie d'Hudson et que si la Western Electric voulait utiliser les navires de ces entreprises il lui appartenait d'en décider et que la Northern Transportation n'avait rien à y voir.
- d) Que la Northern Transportation avait assez de bateaux pour effectuer le transport auquel elle s'était engagée et qu'aucune partie de ce transport ne serait cédé à la Yellowknife ou à la Compagnie de la baie d'Hudson.
- e) Que la Northern Transportation ne permettrait d'aucune façon à la Yellowknife Transportation de se servir de son matériel ou de remorquer ses chalands.
- f) La Yellowknife a ensuite offert de vendre son navire, le *Yellowknife Expeditor*, à la Northern Transportation pour moins de la moitié du coût du nouveau vaisseau qui était en construction. M. Broderick a déclaré qu'à son avis notre navire ne valait rien; par conséquent, notre proposition ne l'intéressait pas. Notre compagnie a donc demandé qu'un appréciateur indépendant soit envoyé à la rivière Hay (T. du N.-O.) pour évaluer le *Yellowknife Expeditor* et elle a précisé qu'elle croyait son navire meilleur que celui que la Northern Transportation faisait construire. Elle a ajouté que le navire avait fait ses preuves sur le Mackenzie et dans les eaux de l'Arctique et qu'il possède à peu près la même puissance que le navire que la Northern Transportation faisait construire. Elle a ajouté que le *Yellowknife Expeditor* avait été évalué à Victoria par une maison d'appréciateurs maritimes qui en avait fixé la valeur de remplacement à plus de \$900,000. Le navire était alors en chômage dans le Nord. M. Broderick a refusé de s'arrêter à l'une ou l'autre de nos propositions, disant que la quille du nouveau remorqueur était déjà en chantier et qu'il ne voulait, par conséquent, rien changer à l'achat qui avait été prévu.
- g) M. Broderick s'est dit prêt à communiquer avec M. Bennett quand ce serait possible et à nous faire savoir si la Yellowknife pourrait espérer participer au transport.

17. Nous avons reçu un appel de M. Broderick qui s'informait du nombre de tonnes que la *Yellowknife* pouvait transporter en utilisant deux des nouveaux chalands en acier de la Northern Transportation remorqués par le *Yellowknife Expeditor*. Des renseignements obtenus par la suite ont révélé que les nouveaux chalands de la Northern Transportation n'étaient pas équipés pour être remorqués dans les conditions de l'Arctique. Le transport supplémentaire que la Northern Transportation envisageait était celui qui avait trait à l'approvisionnement des postes sept et huit. Se trouvant au-delà du cap Bathurst, ces postes ne sont aucunement abrités contre la mer de Beaufort. La *Yellowknife* a donc répondu à M. Broderick qu'elle ne songeait pas à remorquer dans cette région des chalands plats avec des côtés de sept pieds et sans rouf pour protéger la cargaison. Il faudrait, a-t-elle dit, des chalands pouvant tenir la mer. Elle préférerait les 600 tonnes à transporter de Tuktuk à Cambridge-Bay et dont il avait été question pour le *Yellowknife Expeditor*. Elle préférerait participer au transport sur le Mackenzie en utilisant son propre matériel pour transporter les approvisionnements de la ligne DEW. M. Broderick a promis de faire ce qu'il pourrait à ce sujet. C'était tout le contraire de ce qui s'était produit lors des premiers entretiens avec M. Broderick.
18. Notre compagnie a ensuite rencontré M. Moore de la Western Electric et M. Ludwig de la *Northern Construction Company*, à Edmonton.

M. Moore était à ce moment-là directeur des entreprises de la Western Electric, tandis que M. Ludwig dirigeait les travaux de la Northern Construction à Edmonton.

M. Moore déclara que la Western Electric s'était de nouveau renseignée auprès de l'agent de liaison du gouvernement canadien, qui avait précisé que la Western Electric et la Northern Construction Company ne pouvaient se charger de transporter des marchandises par eau vers l'Arctique occidental qu'en traitant avec la Northern Transportation, seule société accréditée comme agent de tous les transporteurs maritimes, du fait que le gouvernement du Canada en avait ainsi décidé. Ni la Western Electric ni la Northern Construction n'étaient enchantées de cet état de choses, mais elles n'étaient pas en mesure de lutter contre le gouvernement. Il leur était donc interdit de traiter de quelque façon que ce soit avec la *Yellowknife Transportation Company Ltd.*

19. Par la suite, M. Broderick nous a fait savoir que le transport prévu avait diminué au point qu'il n'y en aurait pour notre compagnie ni dans la vallée du Mackenzie, ni le long du littoral arctique.

Nous pouvons donc résumer ainsi, très brièvement, le résultat net de ces péripéties:

- a) La société de la Couronne *Northern Transportation Company* jouant, d'ordre du gouvernement, le rôle d'agent de la *Yellowknife Transportation Company* et de la Compagnie de la baie d'Hudson, a trahi la confiance qu'on avait mise en elle et en a abusé au point que les sociétés privées ne pourront effectuer aucun transport le long du littoral arctique ou dans la vallée du Mackenzie.
- b) La Northern Transportation dépense \$1,500,000 de l'argent des contribuables pour faire double emploi en obtenant du matériel que les sociétés privées possèdent déjà dans le Nord.

- c) La Northern Transportation a effectivement écarté toute concurrence de la part de l'industrie privée, tout en jouant le rôle d'agent de cette industrie.
- d) La Northern Transportation a empêché les exploitants de chaland, de remorqueurs et de bateaux de la côte ouest de participer à un transport qui eût procuré du travail à des Canadiens et aux chantiers de construction maritime du Canada.

La conduite de la Northern Transportation va à l'encontre de tous les principes de la libre entreprise. Je ne puis donc croire qu'elle ait agi au vu et au su d'une personne en autorité au sein du gouvernement. Je ne sais ce qu'il faut faire pour empêcher les sociétés de la Couronne de combattre l'industrie privée avec une telle âpreté. La Yellowknife Transportation et la Compagnie de la baie d'Hudson ont été privées, à l'intervention du gouvernement, du droit de traiter avec la *Northern Construction Company*, autre société canadienne, ou de faire du transport pour le compte de cette entreprise.

Devant pareille situation, je ne doute pas le moindrement qu'il importe au plus haut point de lutter pour conserver à l'industrie privée du Canada tout au moins le droit de recevoir un peu de considération de la part des représentants du peuple.

La Yellowknife a tenté de nouveaux efforts de concert avec l'*Arctic Shipping Company*, pour tâcher d'obtenir une partie du transport de réapprovisionnement de la ligne DEW dans le réseau du Mackenzie et des livraisons à effectuer le long du littoral arctique. La lettre qui va suivre et qui porte la date du 27 octobre 1958 expose l'une des requêtes que nous avons adressées au gouvernement du Canada par le truchement de l'honorable George Hees.

L'*Arctic Shipping Ltd.*, d'Edmonton (Alberta), vient de terminer avec succès un voyage qui a mené ses navires de Vancouver (C.-B.) aux points les plus reculés de l'Arctique occidental du Canada. Son vaisseau, l'*Arctic Rover*, a remorqué un chaland d'une capacité de 2,000 tonnes avec lequel il a quitté Vancouver le 25 juillet 1958. Il a effectué des livraisons en treize points de l'Arctique occidental, y compris Tuktoyaktuk et le delta du Mackenzie, Cambridge-Bay dans l'île Victoria et Spence-Bay dans la péninsule de Boothia.

Si ce voyage a été possible, c'est que le ministère des Transports a permis à l'*Arctic Shipping Ltd.* de transporter des marchandises de l'État pour les livrer dans l'Arctique. Sauf quelques tonnes dont a été chargée la Compagnie de la baie d'Hudson et un voyage du *Cassiar*, navire de la *Union Steamships*, de la baie d'Hudson et un navire de la *Union Steamships*, aucun navire d'immatriculation canadienne n'a eu l'occasion de faire du transport pour le compte du gouvernement ou au titre d'entreprises de défense communes, vers l'Arctique occidental du Canada. Pendant la construction de la ligne Dew, c'est tout le contraire qui s'est produit dans le cas du transport aérien. Les sociétés privées du Canada ont pu offrir leur concurrence pour le transport aérien et conclure des sous-traités à cette fin; ils ont même été encouragés à le faire.

C'est la *Northern Transportation Company*, société qui appartient en exclusivité à la Couronne, qui s'est chargée du contrat principal visant le transport maritime vers l'Arctique occidental du Canada, pendant la construction de la ligne Dew et elle a écarté tous les autres entrepreneurs de transport maritime de la côte du Pacifique. A son titre officiel, la Northern Transportation a refusé tout le transport dont elle ne pouvait ou ne voulait se charger, et elle l'a abandonné aux autorités américaines pour que celles-ci le confient aux groupes spéciaux que les Américains ont constitués à cette fin. La compagnie a rejeté les propositions de la *Yellowknife Transportation Company Limited* et de ses mandants, ainsi que les propositions de l'entreprise privée qui rivalise avec elle dans le réseau du Mackenzie. La *Western Electric Ltd.* nous a fait savoir qu'elle ne pouvait traiter avec nous, parce que les autorités

du gouvernement canadien le lui avaient interdit. La compagnie a de plus déclaré qu'elle ne pouvait conclure de marché qu'avec la Northern Transportation mais, à ce qu'on lui avait laissé entendre, les contrats cédés à la Northern seraient ensuite cédés par elle à l'entreprise privée de l'Arctique occidental.

En novembre 1956, à la demande de la Western Electric, notre compagnie a présenté à la Western Electric une proposition relative au réapprovisionnement, au moyen de chalands et de remorqueurs, des postes de la ligne DEW situés dans l'Arctique occidental du Canada. La compagnie a très bien accueilli notre proposition et nous a ensuite priés de la faire parvenir à l'Aviation des États-Unis, à Washington. La Western Electric nous ayant ménagé des rendez-vous à cette fin, nous avons présenté notre proposition à la U.S.A.F. ainsi qu'on nous l'avait demandé. Enchantée de notre proposition, l'Aviation nous a, à son tour, demandé de la présenter au ministère des Transports du Canada. A la demande expresse de la U.S.A.F., dans une lettre en date du 7 décembre que nous avons adressée à M. J. E. Devine du ministère des Transports, nous avons remis notre soumission au ministère des Transports.

Le PRÉSIDENT: Quelle année?

M. HARCOURT: En 1956. Dans un télégramme qu'il nous adressait le 21 décembre, M. Devine nous demandait de plus amples renseignements, que nous lui avons fournis le 22 décembre. Nous n'avons pas reçu d'autre communication du ministère des Transports avant le 18 janvier suivant. En réponse au télégramme que nous avons envoyé à cette date, on nous a répondu que le réapprovisionnement par la voie du Mackenzie faisait encore l'objet de négociations avec les autorités des États-Unis et qu'on nous ferait part des résultats le plus tôt possible.

Soit dit en passant, voilà les dernières nouvelles que nous avons eues.

Le 30 janvier 1957, la Yellowknife recevait une lettre de M. J. R. Baldwin en sa qualité de sous-ministre, pour l'aviser que les autorités du ministère et les dirigeants de la société chargée par le gouvernement d'organiser le transport avaient soigneusement étudié sa proposition et pris des renseignements auprès de diverses personnes. Les intéressés en étaient arrivés à la ferme conviction qu'ils ne pouvaient recommander l'adoption du mode de transport au moyen de chalands, tant qu'il n'y aurait pas beaucoup plus d'expérience d'acquise au sujet de l'entreprise de transport de l'Arctique occidental.

Entretemps, Washington avait fait savoir à notre compagnie que sa soumission avait été rejetée par le représentant du gouvernement canadien, M. W. Bennett, président de la *Northern Transportation Company*. M. Bennett, nous a-t-on dit, avait déclaré que le gouvernement fédéral n'appuyerait ni ne sanctionnerait aucun contrat relatif au transport dans l'Arctique occidental du Canada adjugé à d'autre transporteur que la *Northern Transportation Company Limited*. Aucun autre contrat ne serait appuyé par le gouvernement du Canada, qui n'assumerait aucune responsabilité quant au réapprovisionnement qui se ferait dans de telles conditions. M. Bennett s'est permis, à ce moment-là, d'autres observations erronées au sujet de la *Yellowknife Transportation Company*.

Le personnel du ministère des Transports, à Ottawa, a reconnu la valeur de la proposition de notre entreprise en faveur du transport par chaland et remorqueur, mais devant les refus d'une personne constituée en autorité, M. Bennett, il n'a pu rien faire. D'autre part, les autorités américaines ne voulaient pas se disputer avec le représentant du gouvernement canadien. Par suite des faits que je viens d'exposer, six vaisseaux de propriété américaine sont restés à Tuktoyaktuk, dans l'Arctique occidental du Canada, à la disposition de la Northern Transportation. La compagnie les a utilisés au cours de la campagne de navigation de 1958, pour assurer le réapprovisionnement des postes de la ligne DEW situés dans l'Arctique occidental.

Le réapprovisionnement de ces postes de la ligne DEW nécessitait le transport d'environ 30,000 tonnes de marchandises le long du Mackenzie. Le 8 mai 1957, nous avons demandé à M. J. Baldwin, sous-ministre des Transports, si notre compagnie ne pourraient pas participer à ce transport sur le Mackenzie. Notre compagnie s'occupe de transport sur le Mackenzie depuis 19 ans. C'est une entreprise privée, qui mérite certainement quelque considération quand il s'agit de faire du transport pour le compte du gouvernement dans cette région. Nous n'avons encore reçu aucune réponse à cette dernière demande. On constate facilement que, grâce à sa mainmise sur les livraisons à effectuer le long du littoral arctique, la Northern Transportation s'était réservé un marché exclusif qui lui assurait le transport de 30,000 tonnes d'effets depuis Waterways et le long de la vallée du Mackenzie. La compagnie a par la suite permis à la Yellowknife de transporter 2,146 tonnes de matériel diesel en vrac de la rivière Hay à Tuktoyaktuk.

Le 15 mars 1958, j'ai appris que la Compagnie de la baie d'Hudson ne parvenait pas à faire tout le transport qui lui était confié de Tuktuk aux localités de l'Ouest arctique. J'ai immédiatement demandé encore une fois au ministère des Transports de nous permettre de faire le transport par chalands et remorqueurs depuis Vancouver. M. Bennett, ex-président de la Northern Transportation était alors sur le point de démissionner. Le ministère a décidé de faire l'essai des chalands et des remorqueurs à partir de Vancouver et nous garantissait au moins 800 tonnes à transporter de Vancouver à Cambridge-Bay. Aux yeux du ministère des Transports, il s'agissait toujours d'une expérience à tenter.

Qu'on me permette d'ajouter entre parenthèses que tout le littoral de l'Alaska est approvisionné par des entrepreneurs américains qui utilisent ce mode de transport.

En 1955, les *Alaska Freight Lines*, dont le port d'attache est à Seattle, ont envoyé deux remorqueurs et quatre chalands dans l'Arctique occidental du Canada. Ces chalands ont fait escale à tous les postes de la ligne DEW situés dans notre Arctique occidental, jusqu'à Spence-Bay, dans la péninsule de Boothia, inclusivement. Après avoir livré leur cargaison ils sont rentrés à Seattle sans incident.

On a ensuite constitué l'*Arctic Shipping Limited* à seule fin de ravitailler l'Arctique occidental du Canada et d'effectuer le transport vers ces localités. L'entreprise a dépensé au-delà de \$450,000 dans les chantiers de construction maritime du Canada et dans les entreprises commerciales de la côte du Pacifique pour se procurer un matériel qui répondait aux exigences du Canada en matière de transport maritime. Le montant susmentionné a permis à la compagnie de se procurer un chaland d'une capacité de 2,000 tonnes conçu spécialement pour notre Arctique occidental. Un grand remorqueur hauturier de construction robuste a été muni d'une machine diesel de 1,250 chevaux et réarmé de façon à pouvoir servir dans les eaux de l'Arctique occidental. Le ministère du Nord canadien a fait effectuer du transport supplémentaire. Le remorqueur *Arctic Rover* a quitté Vancouver le 25 juillet avec une cargaison de 1,300 tonnes, qu'il a livrée en excellent état, puisqu'il n'y avait pas eu de nouvelle manutention entre Vancouver et le lieu de destination. Il vaut d'être noté, à cet égard, que les cargaisons qui empruntent la route du Mackenzie depuis Waterways doivent subir six manutentions intermédiaires avant d'arriver à destination.

L'*Arctic Shipping Limited* espère qu'à la suite de l'étude des taux qu'elle fait en ce moment il lui sera possible de réduire sensiblement ses frais. Les taux, il va sans dire, sont fonction directe du volume et sont ratifiés par le ministère des Transports avant que le navire quitte Vancouver.

Un article qui a paru dans le *Star* de Toronto en date du 22 octobre, en 1958 je crois, annonçait que les entreprises maritimes du Canada seraient admises à faire des livraisons partout dans l'Arctique oriental du Canada. Il n'y était pas question des livraisons à effectuer dans l'Arctique occidental. J'ai appris que la Northern Transportation était sur le point de finir de négocier un contrat avec les autorités américaines en vue des livraisons que la ligne DEW devrait recevoir en 1959.

L'*Arctic Shipping Ltd.* fournira volontiers du matériel supplémentaire pour assurer le transport, soit dans la vallée du Mackenzie et par les soins de la *Yellowknife Transportation Company*, soit à partir de Vancouver et à l'intervention de l'*Arctic Shipping Ltd.*, soit encore grâce avec la participation des deux sociétés pour acheminer les cargaisons jusqu'à destination. Les deux sociétés utilisent des bateaux canadiens immatriculés au Canada, construits au Canada par des travailleurs canadiens. Les deux compagnies versent à des Canadiens des salaires de plus de \$350,000 par an et, si on leur fournit l'occasion de faire du transport dans l'Arctique, elles passeront des commandes dans les chantiers canadiens pour se procurer le matériel dont elles auront besoin, ce qui assurera de l'emploi à nombre de Canadiens pendant les mois d'hiver. Je signale de plus qu'en recourant aux services de la *Yellowknife* et de l'*Arctic Shipping* on augmentera la flotte de navires canadiens dont les équipages, pour l'exploitation dans le Nord, seront canadiens. Les deux compagnies ont ensemble plus de \$2,000,000 d'investis en matériel. L'esprit d'entreprise et la foi de ces deux compagnies appuyés par les immobilisations dont j'ai parlé, sans compter les efforts qu'elles déploient pour ouvrir le Nord du Canada pour le compte des Canadiens, méritent d'être reconnus.

M. COATES: Monsieur le président, puis-je demander à M. Harcourt de se reporter au premier alinéa de la page 15 dont je ne comprends pas le sens.

M. BEST: Il s'agit des livraisons que la ligne DEW devait recevoir en 1959 et du fait que la *Northern Transportation* devait bientôt s'entretenir avec les Américains à ce sujet.

M. HARCOURT: L'article du *Star* de Toronto, en date du 22 octobre, précisait que les entrepreneurs canadiens pourraient faire des livraisons partout dans l'Arctique oriental. En d'autres termes, on ouvre la concurrence à l'entreprise privée et, de fait, celle-ci s'occupe de presque tout le transport de marchandises dans l'Arctique canadien.

M. NIELSEN: N'est-ce pas d'un mémoire de M. Hees que vous donnez lecture?

M. HARCOURT: Oui.

M. BEST: Je vois.

M. HARCOURT: Le transport de marchandises qui se fait dans l'Arctique occidental du Canada consiste pour 90 p. 100 en commandes de défense canado-américaine ou en livraisons pour le compte de ministères de l'État. Il n'est pas une société de transport du littoral arctique qui puisse subsister sans recevoir l'appui du gouvernement du Canada sous forme de commandes de transport. L'*Arctic Shipping Ltd.* et la *Yellowknife Transportation Company Limited* sont prêtes à présenter des soumissions en se conformant à un tarif fixe relativement au transport de biens de l'État, vers toute destination de l'Ouest arctique.

Je me rends parfaitement compte que les voyages accomplis avec succès par les *Alaska Freight Lines* et le seul voyage effectué par l'*Arctic Shipping Ltd.* ne prouvent pas que l'utilisation de chalands et de remorqueurs dans l'Arctique occidental soit préférable à l'emploi de bâtiments de ligne. Je suis, toutefois, parfaitement convaincu que l'emploi de chalands et de remorqueurs constitue un mode de transport beaucoup moins coûteux que l'exploitation de

bâtiments de ligne. C'est, en outre, un mode de transport plus souple que l'autre, en ce qu'il évite de transborder à Tuktuk les marchandises qui descendent le Mackenzie. Je suis absolument convaincu que, si on lui en fournit l'occasion, l'Arctic Shipping saura réduire sensiblement le coût du transport à destination de tout l'Arctique occidental et assurer un mode de transport rapide et efficace à l'intérieur de l'Arctique occidental du Canada.

En pensant à la fin que je viens d'évoquer, je demande en toute déférence que le transport qui se fera vers l'Arctique occidental au cours de la campagne de 1959 soit réparti entre l'*Arctic Shipping Ltd.*, la *Yellowknife Transportation Company Ltd.* et la *Northern Transportation Company Limited*. L'Arctic Shipping serait prête à assurer une capacité de transport de 5,000 tonnes de marchandises depuis Vancouver en 1959. La Yellowknife assurera une capacité d'au moins 5,000 tonnes de la rivière Hay à destination. Je demande qu'on fournisse aux deux sociétés l'occasion de prouver une fois de plus que le transport par chalands et remorqueurs sera efficace dans l'Arctique occidental du Canada. C'est un mode de transport efficace dont les taux peuvent être sensiblement réduits.

Dans la vallée du Mackenzie, les taux relèvent de la Commission des transports. Le transport-marchandises depuis la tête du rail, à Grimshaw, par camion et par eau jusque dans l'Arctique, ou le transport par eau depuis Waterways (Alberta) reviennent au même. Les taux sont établis selon la concurrence et constituent, à destination de l'Arctique, deux modes d'expédition dont les frais sont les mêmes. Le transport depuis Grimshaw et la rivière Hay est effectué par des entreprises privées. De Waterways vers le nord et jusqu'à destination, l'exploitation relève d'une société de la Couronne.

Je dis, en toute humilité, que la mise en valeur du Nord dépend en grande partie de l'initiative de l'entreprise privée et qu'il faudrait encourager cette dernière. C'est précisément ce que le gouvernement ferait en permettant à la Yellowknife et à l'Arctic Shipping de participer au transport.

J'aimerais beaucoup pouvoir m'entretenir avec les autorités officielles préposées au transport, afin de leur exposer un programme pour l'an prochain. Il reste, au sein du gouvernement, encore bien des gens qui pensent que c'est une société de la Couronne qui devrait effectuer tout le transport de l'État. Je crois également que le parti conservateur voudra s'en tenir à sa promesse, à savoir venir en aide à l'entreprise privée et l'encourager. Nous vous saurions infiniment gré de nous aider et de nous guider de façon positive. Je me tiens à votre disposition et je suis prêt à participer à toute conférence qui pourrait favoriser la mise en valeur du Nord du Canada.

On nous a répondu que la question serait examinée. Mais toutes les demandes que nous avons faites par la suite sont restées impuissantes à nous assurer des commandes de transport.

Le *Yellowknife Expedito*r, devenu le *YTEE Expedito*r, détient une licence de classe II pour le commerce intérieur dans les eaux de l'Arctique, tandis que le *Radium Dew*, de la Northern, n'a qu'une licence de classe III. Quant à le *Arctic Rover*, il est détenteur d'une licence de classe I pour le commerce intérieur. Autant que je sache, ce sont les seuls trois remorqueurs d'immatriculation canadienne qui sont admis à faire du transport dans les eaux de l'Arctique occidental.

On me permettra de signaler que le réapprovisionnement de la partie de la ligne DEW qui se trouve en Alaska, et qui est plus difficile que celui de l'Arctique occidental ou de l'Arctique central et plus risqué, s'effectue au moyen de chalands et de remorqueurs en partance de ports américains de la côte ouest.

Il appert que le transport à destination de la ligne DEW a valu à la Northern les recettes suivantes:

1958	\$1,108,728.00
1959	2,015,584.00
1960	1,543,221.00

—jusqu'au 28 février 1961, et un

total qu'on évalue à plus de 2 millions pour toute l'année.

J'en conclus que la Northern a retiré, de sources canadiennes, environ \$1,184,883 en 1960. La même année, la Yellowknife a retiré, exclusivement de sources canadiennes, un revenu global de \$1,127,430.44. J'en arrive aussi à la conclusion que la Northern a employé environ 395 hommes, tandis que la Yellowknife en a utilisé 69; que la Northern a exploité plus de 60 chalands, tandis que la Yellowknife en a utilisé quinze.

La Northern Transportation n'est pas la seule compagnie de transport d'Amérique du Nord qui ait réduit ses taux. La Yellowknife a appliqué les mêmes réductions qu'elle. Notre compagnie a sans cesse amélioré et accru son matériel de transport. Elle possède maintenant le remorqueur le plus puissant et le plus nouveau et les plus grands chalands du réseau du Mackenzie.

La Yellowknife a, en effet, mis en vigueur, de 1946 à 1960, des réductions qui se chiffrent en moyenne à 25.4 p. 100 à l'égard des cargaisons sèches de classe 5 et à 29.8 p. 100 à l'égard du pétrole en vrac. Au cours de la même période, nos salaires ont augmenté, dans certains cas, de plus de 300 p. 100. Malgré ces hausses de frais, notre société a, de 1946 à 1960 inclusivement, accru son bénéfice net par tonne-mille de .15c. à .26c. par tonne-mille.

Pièce A—Appendice qui établit une comparaison des taux de 1946 et de 1960.

Pièce B—Appendice sur l'augmentation des frais d'exploitation entre 1946 et 1960.

Pièce C—Appendice sur les états comparatifs des recettes et des déboursés de 1946 à 1960, fondés sur la tonne-mille.

Au cours de la période de 1949 à 1961, les taux de *Northern Alberta Railway* auraient, me dit-on, augmenté ainsi qu'il suit pour des articles comparables:

A la rivière de la Paix (Alberta)

En provenance de:

	1949 les 100 liv.	1961 les 100 liv.	Augmen- tation %
Edmonton	93	1.63	75.3
Vancouver	2.64	3.90	47.7
Winnipeg	2.24	4.05	80.8

L'élément qui a le plus contribué à permettre à la société de fonctionner à profit a été l'augmentation du volume de marchandises transportées, qui a été la suivante:

	1946	1960
Tonnes transportées	5,402	50,421
Tonnes-milles de transport ..	2,842,226	26,465,643

Il ne faut pas oublier que ce transport s'est effectué à l'intérieur des Territoires du Nord-Ouest, dans la région II.

La Northern Transportation a refusé de fournir à la Yellowknife le moindre renseignement sur les tonnes-milles de marchandises qu'elle a transportées dans la région II. Tous les chiffres que la Northern a divulgués et que la Yellowknife peut se procurer révèlent le grand total de tout le transport effectué dans toutes les régions, y compris la région I qui est son principal champ d'activité. Pour tenter d'élucider ce point, le député des Territoires du Nord-Ouest, M. M. Hardie, a posé les questions ci-après à la Chambre des communes. L'honorable Gordon Churchill y a répondu (p. 5382, hansard du 24 juin 1959):

Demandes de M. Hardie. Réponses de M. Churchill.

1. D. Au cours de chacune des années 1956, 1957 et 1958, combien de tonnes de marchandises la *Northern Transportation Company Limited* a-t-elle transportées a) de Fort-Smith ou de Bell-Rock, dans les Territoires du Nord-Ouest, à tous les endroits dans lesdits territoires, b) de Fort-Smith, dans les Territoires du Nord-Ouest, aux installations de la ligne DEW dans l'Arctique central canadien, c) de Norman-Wells, dans les Territoires du Nord-Ouest, aux installations de la ligne DEW dans l'Arctique canadien, d) de Norman-Wells à tous autres endroits des Territoires du Nord-Ouest?

R.	1956	1957	1958
a)	19,376.6	25,443.4	30,660.6
b)	1,212.5	732.7	3,427.3
c)	7,086.3	9,014.4	12,703.0
d)	16,311.8	15,869.5	17,466.7

2. D. Sur le nombre total de tonnes transportées dans les Territoires du Nord-Ouest en 1956, 1957 et 1958, quel pourcentage a été expédié, durant chaque année, a) à des sociétés de la Couronne, b) à des ministères du gouvernement canadien, c) à des installations de la ligne DEW dans l'Arctique central canadien, d) à d'autres destinataires?

R.	1956	1957	1958
a)	27.2%	27.2%	22.9%
b)	11.1%	5.2%	8.1%
c)	17.7%	17.4%	25.9%
d)	44.0%	50.2%	43.1%

3. D. Au cours de chacune des années 1956-1957 et 1958, quels bénéfices bruts la *Northern Transportation Company Limited* a-t-elle réalisés à l'égard du transport, dans les limites des Territoires du Nord-Ouest, de marchandises destinées a) à des sociétés de la Couronne, b) à des ministères du gouvernement canadien, c) aux installations de la ligne DEW dans l'Arctique central canadien, d) à d'autres destinataires que ceux de a), b) ou c)?

R.	1956	1957	1958
a)	\$ 502,740.27	\$ 618,347.90	\$ 568,386.92
b)	187,650.65	64,704.60	148,812.93
c)	233,837.66	269,992.69	488,727.59
d)	437,251.04	571,589.91	642,445.09
	<hr/> \$1,361,479.62	<hr/> \$1,524,635.10	<hr/> \$1,848,372.53

4. D. Sur le nombre total de tonnes de marchandises transportées par la *Northern Transportation Company Limited* dans les limites des Territoires du Nord-Ouest, quelle quantité contrôlée par ladite société a-t-on allouée aux

voituriers canadiens (entreprises privées) détenant un permis de la Commission des transports du Canada et faisant concurrence à ladite société dans les Territoires du Nord-Ouest, durant les années a) 1956, b) 1957, c) 1958?

R.	1956	1957	1958
a)	néant	néant	néant
b)	néant	néant	néant
c)	néant	néant	2,146.5 tonnes

5. D. Au cours des années a) 1956, b) 1957, c) 1958, quels ont été les bénéfices des sociétés privées, provenant du transport de marchandises alloués à celles-ci par la *Northern Transportation Company Limited* dans les limites des Territoires du Nord-Ouest?

R.	1956	1957	1958
a)	néant	néant	néant
b)	néant	néant	néant
c)	néant	néant	néant

L'étude de ces données révèle que le transport effectué par la Northern dans la région II, sans compter le transport intermédiaire qu'elle a pu faire, a été à peu près le suivant:

1956	42,774.7 tonnes
1957	50,327.3 tonnes
1958	60,830.3 tonnes

Sans avoir de consignataire exclusif, la Yellowknife a transporté:

1956	38,168 tonnes
1957	31,186 tonnes
1958	42,403 tonnes

La Northern Transportation se déclare la seule société de transport maritime à exploiter tout le réseau du Mackenzie. C'est vrai, nous en convenons, mais qu'est-ce à dire?

Région I.—Edmonton, par Waterways, constitue la base de cette région. La Yellowknife n'exploite pas cette région de son propre choix et reconnaît volontiers que la Northern Transportation dessert cette région de la façon la plus logique, par Waterways.

Région II.—Desservie (1) d'Edmonton par la rivière la Paix et la rivière Hay jusqu'à destination; (2) d'Edmonton par Waterways jusqu'à destination.

(1) Le transport par Edmonton, la rivière la Paix et la rivière Hay jusqu'à destination peut être de moitié plus rapide que depuis Waterways. La route du Mackenzie, parachevée en 1948, a rendu cette route possible. De nul qu'il était en 1948, le transport-marchandises par cette route a maintenant beaucoup réduit le trafic par Waterways et finira par permettre de contourner complètement la région I. Lorsqu'il y aura un chemin de fer qui aboutira à la rivière Hay, la région II ne sera plus intéressante quant au transport qui emprunte la voie de Waterways. Autrement dit, le fait que la Northern Transportation exploite la région I et que la Yellowknife ne l'exploite pas ne change absolument rien à la livraison de marchandises dans une autre région du réseau.

Région III.—La Northern Transportation y est seule, surtout parce que la société qui exploitait cette région était la société-mère, l'*Eldorado Mining and Refining Company*. Dans de telles circonstances, aucune autre compagnie

de transport ne put obtenir de transport vers cette région. Comme, à ce qu'il paraît, l'Eldorado met fin à son exploitation, il n'y aura à peu près plus de transport à y effectuer.

L'augmentation continuelle des coûts de transport, qui est en moyenne de 8 p. 100 par année, finira par nécessiter des relèvements de taux, si l'on veut maintenir de sains principes de transport. La seule façon de maintenir les taux actuels, c'est d'accroître l'efficacité de l'exploitation. Mais, encore une fois, l'efficacité est liée au volume de marchandises transportées.

Les services de la Yellowknife et de la Northern, y compris leurs agences, les moyens de communication, les postes de réparation de navires, les stocks de pièces, les entrepôts et le matériel de manutention des marchandises font double emploi presque à la grandeur de la région II et dans presque tous les cas. Les deux compagnies ont des bureaux à Edmonton, d'où double emploi, encore une fois, quant à la comptabilité, à la sollicitation des commandes et le reste.

C'est là une situation où une société privée ne saurait lutter à force égale avec une société de la Couronne. Cet état de choses va à l'encontre de tous les principes de la libre entreprise et, à mon avis, nuit à la croissance et au progrès du Nord. On a voulu, je crois, établir un vaste empire qui englobera l'extraction, l'installation des mines, la prospection. Et cet empire on veut l'appuyer sur un régime de transport aérien et maritime. On a fait un effort délibéré pour exclure la libre entreprise du Nord et l'empêcher de s'y développer.

La Yellowknife vous demande de l'autoriser à présenter un programme d'achat gradué du matériel d'exploitation et des installations portuaires de la Northern Transportation. Ce serait un moyen de consolider le volume de transport des deux sociétés. Les taux actuels seraient maintenus sous la surveillance de la Commission des transports. A défaut d'une telle consolidation, il faudra inévitablement relever les taux de transport. Et si les taux montent, la mise en valeur du Nord du Canada pourrait en souffrir.

Nous reconnaissons tous, je pense, qu'il est souhaitable de mettre le Nord en valeur. Or, cette mise en valeur doit, à mon avis, s'effectuer en vertu du régime canadien de la libre entreprise et non à l'intervention d'une société de l'État, dont le rôle est devenu périmé.

Voilà l'exposé qu'en toute déférence j'avais à faire.

*Le président de la Yellowknife
Transportation Co. Ltd.,
R. E. Harcourt.*

Le PRÉSIDENT: Suivent deux ou trois pages d'appendices. Êtes-vous d'accord, messieurs, pour que nous considérions ces appendices comme ayant été lus?

Des VOIX: D'accord.

(Note de l'éditeur: Voici les appendices en question)

APPENDICE «A»

LA YELLOWKNIFE TRANSPORTATION CO. LTD.

Comparaison des taux fondée sur la classe 5
(Marchandises générales)

De: la rivière Hay (T. du N.-O.)

A:

	1946 Par tonne	1960 Par tonne	% Diminution
Fort-Smith	\$ 30.00	\$ 23.00	23.3
Yellowknife	25.00	15.00	40.0
Fort-Resolution	15.00	12.60	16.0
Fort-Providence	15.00	12.60	16.0
Fort-Simpson	20.00	20.00	—
Fort-Wrigley	30.00	24.00	20.0
Fort-Norman	35.00	26.00	25.7
Norman-Wells	40.00	26.00	39.0
Fort-Good-Hope	45.00	31.40	30.2
Fort-McPherson	60.00	40.00	33.3
Aklavik	60.00	40.00	18.4
Tuktoyaktuk	74.00	45.00	39.2

Moyenne 25.4%

Comparaison des taux—Taux des marchandises
Produits du pétrole en vrac

De: Norman-Wells (Raffinerie de l'I.O.L.)

A:

	1946 Par tonne	1960 Par tonne	% Diminution
Aklavik	\$ 18.00	\$ 18.00	—
Fort-Simpson	15.00	15.00	—
Fort-Smith	55.00	29.00	29.1
Rivière Hay	25.00	19.00	24.0
Yellowknife	30.00	25.00	36.6
Tuktoyaktuk		25.00	—

Moyenne 29.8%

APPENDICE «B»

YELLOWKNIFE TRANSPORTATION CO. LTD.

Comparaison des frais d'exploitation de navires entre 1946 et 1960 (en utilisant, aux fins de comparaison, les frais d'exploitation «y-tee richard» de 1960, qui figurent au livre des frais de 1960).

	1946	1960	Augmentation
salaires	\$10,325.00	\$40,939.65	\$30,614.65
mess	2,721.25	4,476.91	1,755.66
carburant et huile ..	11,492.38	10,425.48	(1,066.90)
réparations	6,475.76	11,447.49	4,971.73
assurance	4,429.32	7,829.89	3,400.71
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	\$35,443.71	\$75,119.42	\$39,675.71

C'est là une augmentation de 111.9 p. 100 en 14 ans, soit 8 p. 100 par an. Les frais de 1946 ont été établis ainsi qu'il suit:

Salaires (d'après la liste de paie de 1946)

	1946	1960
capitaine	\$1,550.00	\$5,816.00
second (commissaire en 1946)	900.00	4,302.00
lieutenant		3,412.00
chef-mécanicien	1,550.00	5,326.00
second mécanicien	1,300.00	4,602.00
pilote	1,525.00	3,472.00
cuisinier	900.00	2,205.00
matelots (4 durant 5 mois)	2,600.00	6,615.00

Ordinaire

En 1946, l'indice du prix des produits alimentaires à la consommation était de 77.5 comparativement à 127.5 p. 100 pour les mois d'avril à juillet 1960 inclusivement. Nous servant de ce rapport, nous avons calculé les frais d'ordinaire comme étant:

$$\frac{77.5}{127.5} \text{ de } \$4,476.91 \text{ (coût de 1960), soit } \$2,721.25.$$

APPENDICE «C»

LA YELLOWKNIFE TRANSPORTATION COMPANY LIMITED—ÉTAT COMPARATIF
DES RECETTES ET DÉBOURSÉS

de 1946 à 1960

	Montant	Cents par tonne- mille	Montant	Cents par tonne- mille
RECETTES:				
transport.....	\$148,885	5.23	\$1,078,260	4.08
location de matériel flottant.....	—	—	32,786	.12
location de bâtiments et propriété.....	1,040	.04	1,175	.00
autres recettes.....	221	—	15,209	.06
Total.....	\$150,146	5.28	\$1,127,430	4.26
DÉBOURSÉS—Exploitation.				
salaires, y compris main-d'œuvre.....	\$ 35,939	1.26	\$ 251,658	.95
compensation des travailleurs, etc.....	465	.02	13,238	.05
transport des employés (net).....	8,287	.29	9,317	.04
compte de l'ordinaire (net).....	2,905	.10	25,009	.09
carburant et huile.....	10,788	.38	65,377	.25
réparation de bateaux et de chalands.....	9,957	.35	124,015	.47
réparation de bâtiments.....	—	—	6,026	.02
location de bâtiments et de terrain.....	63	.00	2,667	.01
utilisation de véhicules à moteur.....	—	—	3,054	.01
assurances.....	13,553	.48	96,989	.37
pertes et dommages—marchandises.....	733	.03	8,025	.03
quayage.....	—	—	517	.00
autres.....	11,365	.40	37,565	.14
Total.....	\$ 94,053	3.31	\$ 643,458	2.43
AMORTISSEMENT:				
bâtiments.....	\$ 168	.01	\$ 1,827	—
bateaux.....	12,416	.44	262,875	.99
chalands.....	17,118	.60	—	—
véhicules à moteur.....	—	—	843	.00
matériel divers.....	603	.02	6,497	.03
Total.....	\$ 30,305	1.07	\$ 272,041	1.02
FRAIS D'ADMINISTRATION:				
traitements des cadres.....	\$ 2,700	.09	\$ 29,700	.12
traitements des employés de bureau.....	2,648	.09	27,942	.11
loyer de bâtiments.....	278	.01	3,582	.01
annonce et publicité.....	301	.01	642	.00
assurances.....	—	—	—	—
fournitures et dépenses de bureau.....	781	.03	8,335	.03
frais juridiques.....	845	.03	615	.00
dépenses de voyage et frais divers.....	—	—	7,093	.03
recettes de transport irrécouvrables.....	1,916	.07	232	.00
autres frais généraux.....	1,221	.04	16,206	.06
Total.....	\$ 10,689	.38	\$ 94,346	.36
impôts généraux.....	\$ 751	.03	\$ 5,703	.02
intérêt.....	10,053	.35	45,661	.17
TOTAL DES DÉBOURSÉS.....	\$ 145,851	5.15	\$1,061,210	4.00
PROFIT NET.....	\$ 4,295	.15	\$ 66,221	.26
TONNES-MILLES.....	2,842,226		26,465,643	
TONNES TRANSPORTÉES.....	5,402		50,421	

M. HARCOURT: Au sujet de l'appendice «C», monsieur le président, je signale que, même si tous les frais d'exploitation ont augmenté, dans chaque cas la ventilation par tonne-mille accuse un fléchissement au cours de la période à l'étude, tandis que nos recettes ont aussi baissé en termes de tonnes par mille.

Les recettes globales en cents par tonne-mille étaient de 5.28 cents en 1960, mais avaient diminué à 4.26 cents la tonne-mille en 1960.

Nos frais d'exploitation de 1946 s'élevaient à 3.31 cents la tonne-mille, tandis qu'ils avaient baissé à 2.43 cents la tonne-mille en 1960.

L'amortissement, dont le chiffre est toujours discutable et qui sert à bien des fins, a été de 1.07 en 1946, mais il avait baissé à 1.02 en 1960.

Les frais d'administration s'élevaient à .38 cent en 1946 et à .36 en 1960.

En 1946, l'ensemble des frais s'élevait à 5.13 cents la tonne-mille; il avait baissé à 4.00 cents la tonne-mille en 1960.

M. NIELSEN: \$4.

M. HARCOURT: Non, 4 cents la tonne-mille. Il s'agit de cents dans tous les cas.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, voulez-vous entendre M. Simmons avant que nous commençons l'interrogatoire au sujet du mémoire?

M. DRYSDALE: Nous devrions peut-être lever la séance.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que M. Simmons prenne beaucoup de temps. Il nous reste encore six ou sept minutes.

Monsieur Simmons, avez-vous un exposé à faire?

M. J. AUBREY SIMMONS (*Président de l'Arctic Shipping Limited*): Je regrette, messieurs, de me présenter devant vous sans un exposé bien préparé et circonstancié. Lorsque j'ai quitté Vancouver, je n'envisageais nullement d'avoir l'occasion d'assister à la présente réunion du Comité.

J'ose espérer que vous voudrez bien me permettre de faire, d'après les quelques notes que j'ai préparées, un bref historique de l'*Arctic Shipping Limited* et de donner quelques autres renseignements appropriés.

Comme je n'ai pas de chiffres en main, je m'en tiendrai aux autres sujets, me contentant de donner des nombres de tonnes.

Le PRÉSIDENT: Combien vous faudra-t-il de temps, monsieur Simmons?

M. SIMMONS: Je pourrai terminer aujourd'hui, si vous le voulez. Si vous voulez que je fasse mon exposé maintenant, cela me conviendrait parfaitement.

M. DRYSDALE: Il ne nous reste que cinq minutes.

Le PRÉSIDENT: Quel est le bon plaisir du Comité? Je signale que M. Simmons vient de Vancouver.

M. BATTEN: Monsieur le président, le comité des Affaires extérieures siège cet après-midi. Je ne voudrais pas que nous siégions aussi à ce moment-là.

Le PRÉSIDENT: Pourrons-nous entendre M. Simmons demain matin, jeudi?

M. BATTEN: Cela me conviendrait.

M. BEST: Et M. Harcourt?

Le PRÉSIDENT: Nous pourrions l'interroger lui aussi.

M. FORGIE: N'allons-nous pas entendre M. Gray demain?

Le PRÉSIDENT: En effet, mais nous devons entendre ces personnes pendant qu'elles se trouvent ici.

M. NIELSEN: MM. Forgie et Batten seraient-ils d'accord pour que nous siégions ce soir?

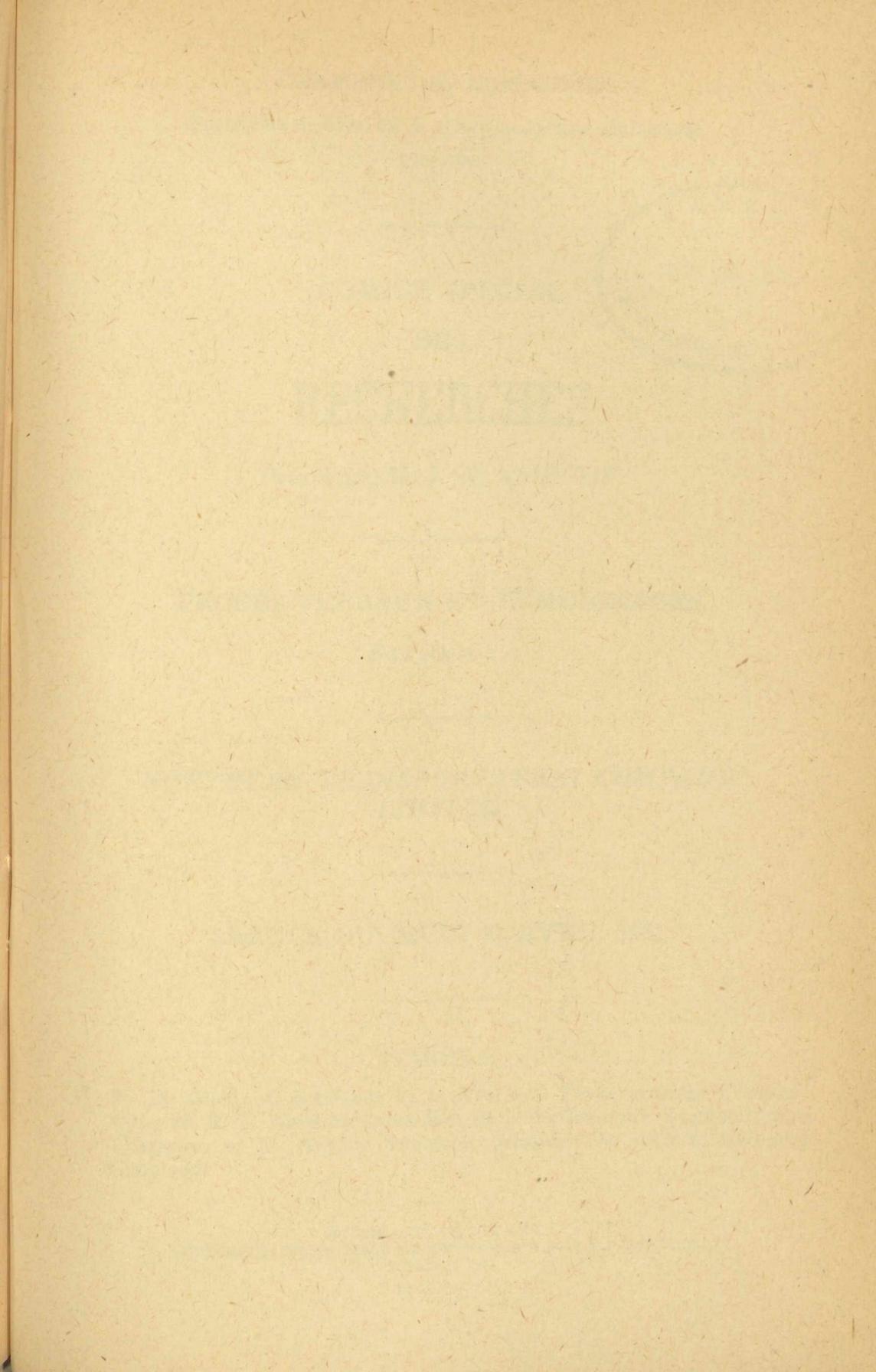
Le PRÉSIDENT: Nous sommes à mercredi et c'est la troisième réunion que nous tenons cette semaine.

M. NIELSEN: Je me disais simplement que ces deux messieurs viennent de très loin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, voulez-vous que nous les entendions demain matin? Ainsi, M. Simmons n'aurait pas à tant se presser.

M. SIMMONS: Je puis vous assurer que mon exposé ne sera pas bien long.
Des VOIX: Entendu.

Le PRÉSIDENT: La prochaine séance aura lieu à 10 heures demain matin.



CHAMBRE DES COMMUNES

Quatrième session de la vingt-quatrième législature

1960-1961

COMITÉ SPÉCIAL
DES

RECHERCHES

Président: M. J. W. MURPHY

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 15

*NORTHERN TRANSPORTATION COMPANY
LIMITED*

SÉANCE DU JEUDI 27 AVRIL 1961

TÉMOINS:

M. W. M. Gilchrist, président de la *Northern Transportation Company Ltd.*; M. R. E. Harcourt, président de la *Yellowknife Transportation Company*; et M. Aubrey Simmons, président de l'*Arctic Shipping Company*.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1961

25014-2-1



COMITÉ SPÉCIAL DES RECHERCHES

Président: M. J. W. Murphy

Vice-président: M. C. A. Best

et MM.

Aiken
Batten
Bissonnette
Bourget
Brunsdén
Coates

Drysdale
Dumas
Forgie
Godin
Martel
McIlraith

Nielsen
Payne
Pitman
Robinson
Slogan
Stewart

Le secrétaire du comité:

J. E. O'Connor.

ORDRE DE RENVOI

MERCREDI 26 avril 1961

Il est ordonné—Que le comité spécial des recherches soit autorisé à visiter les installations de l'*Atomic Energy of Canada Limited* situées à Chalk-River (Ontario), le jeudi 4 mai et le vendredi 5 mai 1961.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
LÉON-J. RAYMOND.

PROCÈS-VERBAL

JEUDI 27 avril 1961

(16)

Le Comité spécial des recherches se réunit à 10 h. 6 minutes du matin, sous la présidence de M. C. A. Best, vice-président.

Présents: MM. Batten, Best, Drysdale, Godin, Martel, Nielsen, Nugent, Robinson, Slogan et Stewart. (10)

Aussi présents: M. W. M. Gilchrist, président de *Northern Transportation Company Limited*; M. R. E. Harcourt, président de *Yellowknife Transportation Company*; M. Aubrey Simmons, président d'*Arctic Shipping Company*.

M. Simmons est appelé et lit un mémoire exposant les vues de l'*Arctic Shipping Company* à l'égard du transport par eau dans le Nord.

MM. Simmons, Harcourt et Gilchrist sont interrogés sur l'histoire et sur les installations de la *Northern Transportation Company Limited*, de la *Yellowknife Transportation Company* et de l'*Arctic Shipping Company*, ainsi que sur le service routier qu'offrent ces sociétés.

M. Gilchrist s'engage à obtenir, pour le déposer à la prochaine réunion du Comité, le décret du conseil qui soustrait la *Northern Transportation Company* à l'interdiction posée par la Commission maritime canadienne d'immatriculer les navires des États-Unis datant de plus de cinq ans, qu'achètent des Canadiens.

M. Gilchrist donne lecture du décret du conseil C.P. 1959-227.

MM. Gilchrist, Harcourt et Simmons sont interrogés sur la possibilité pour la *Yellowknife Transportation Company* et l'*Arctic Shipping Company* de négocier l'achat de la *Northern Transportation Company Limited*.

A midi et 5 minutes le comité s'ajourne au vendredi 28 avril 1961, à 9 heures et demie du matin.

Le secrétaire du Comité,
J. E. O'Connor.

TÉMOIGNAGES

JEUDI 27 avril 1961

Le VICE-PRÉSIDENT (M. Best): Messieurs, je crois que nous avons quorum. Notre président est absent aujourd'hui et m'a demandé d'occuper le fauteuil.

Nous allons commencer, là où nous nous sommes arrêtés à la fin de la réunion d'hier, avec le témoignage de M. Aubrey Simmons, de l'*Arctic Shipping Limited*. Avec la plus grande diligence, M. Simmons a préparé, à notre intention, le mémoire que voici. J'invite M. Simmons à s'avancer pour nous en donner lecture. Ensuite, si cela vous convient, nous pourrions, je pense, poser des questions sur les deux mémoires qui nous aurent été communiqués, celui de la *Yellowknife Transportation Company* et celui de l'*Arctic Shipping Limited*.

M. J. A. SIMMONS (président de l'*Arctic Shipping Limited*): Monsieur le président, je désire vous remercier ainsi que les membres du Comité spécial des recherches, de me fournir l'occasion de présenter ce mémoire au nom de l'*Arctic Shipping Limited*. Je ne suis pas un étranger à Ottawa, ayant eu l'honneur de représenter les districts de Yukon et de Mackenzie de 1949 à 1957. Au cours de cette période, j'ai fait partie de plusieurs comités permanents de la Chambre des communes. Les comités permanents méritent la plus grande reconnaissance de la part de tous les Canadiens. A mon avis, ils jouent un rôle important dans les travaux parlementaires. C'est là qu'on voit la démocratie à l'œuvre.

Le Comité spécial des recherches, j'en suis certain, jouera un rôle prédominant dans la solution de certains de nos problèmes du transport présentement à l'étude. Si ce comité s'était réuni au cours de la dernière décennie, j'ai bien l'impression que les difficultés des différents voituriers publics qui ont présenté des exposés au Comité auraient été résolues à l'amiable, à la satisfaction mutuelle de tous les intéressés.

Je sais que le Comité est pleinement au courant du rôle capital que joue le transport dans le Nord. La saison de navigation est courte, surtout dans le centre et de l'ouest de l'Arctique. Le mot d'ordre est donc de commencer tôt pour finir tôt.

J'ai trouvé très intéressant le mémoire de M. R. E. Harcourt, président de la *Yellowknife Transportation Company*; je crois que cet exposé est digne de la plus sérieuse considération et mérite un accueil favorable de la part du Comité. M. Harcourt est titulaire d'un certificat valable de compétence, à titre de capitaine de navire d'eaux intérieures au Canada. Il connaît à fond le Mackenzie ayant navigué dans tout le bassin de ce fleuve et y ayant eu directement le commandement de navires. Il a grandi avec le Nord et a largement contribué à sa mise en valeur.

C'est grâce à l'initiative de M. Harcourt que le premier gros navire d'acier immatriculé au Canada a été mis en service dans l'ouest de l'Arctique canadien. C'était en 1948. M. Harcourt a été étroitement associé au transport par eau et par terre, dans tous les Territoires du Nord-Ouest, depuis vingt-neuf ans.

M. Norman Hacking, courriériste du transport maritime du *Daily Province*, de Vancouver, dans un article paru dans ce journal, déclarait au retour d'un voyage effectué en 1960 sur le Mackenzie, qu'à son avis M. Harcourt a fait plus pour le transport dans le Nord que toute autre personne. Je le mentionne

parce que je crois que M. Harcourt ne vous a pas suffisamment mis au courant de ses qualités personnelles. Il est indubitablement l'un des très rares spécialistes accomplis dans ce domaine. C'est directement à M. Harcourt que l'*Arctic Shipping Limited* doit son existence; il en a été le président depuis les débuts jusqu'au mois de janvier 1960.

Pour vous mieux renseigner sur la portée des travaux actuels ou prévus, voici un bref historique de la société.

L'*Arctic Shipping Limited* a été constituée en corporation comme société privée, en 1958, sous l'autorité des lois de la province de l'Alberta. Elle est titulaire d'un permis de transport océanique des marchandises dans les eaux côtières de la Colombie-Britannique et des Territoires du Nord-Ouest. Dans une proportion de 90 p. 100, la société appartient à des Canadiens. Les hauts fonctionnaires et les directeurs sont les suivants:

Hauts fonctionnaires de la société

Président et directeur gérant	J. A. Simmons (Canadien)
Secrétaire-trésorier	D. S. Robinson (Canadien)

Directeurs

K. Mackenzie	—Agent exécutif d'assurance, Edmonton
W. G. McGregor	—Président, Mic Mac Oils, Edmonton
R. Bannister	—Président, Bannister Construction Company, Edmonton
D. S. Robinson	—Agent exécutif de transport, Edmonton
R. E. Harcourt	—Président, Yellowknife Transportation Co. Ltd, Edmonton
J. A. Simmons	—Agent exécutif d'affaires, Vancouver-Ouest
A. Helm	—Agent exécutif d'affaires, Edmonton.

(Tous ces directeurs sont des Canadiens.)

L'*Arctic Shipping Limited* a été établie pour assurer le transport maritime des marchandises vers des endroits de l'ouest de l'Arctique canadien. Le ministère des Transports, au début de 1958, avait annoncé qu'un volume considérable de marchandises devait être livré à des endroits de l'Arctique au cours de la saison de navigation de 1958. Le ministère a accepté une proposition visant le transport de ces marchandises, par remorque et chaland, depuis Vancouver, avec chargement d'autres marchandises à Tuktoyaktuk. On a formé l'*Arctic Shipping Limited*; on a déterminé les tonnages, les taux et les conditions de transport, qui ont été acceptés. La société savait que le ministère des Transports voulait faire l'essai d'un service de remorqueurs-chalands et qu'en cas de succès, on pourrait compter sur des expéditions plus considérables à mesure qu'augmenteraient les besoins de denrées dans l'ouest de l'Arctique canadien. Ainsi, le chaland devait transporter du pétrole en vrac et des cargaisons diverses, comme il n'y avait dans l'Arctique aucun moyen de transporter en quantité, le long du littoral les produits du pétrole, sauf les bâtiments de la Marine américaine qu'utilisait la *Northern Transportation Company Limited*.

C'est dans cette perspective et parce qu'on savait que l'Arctique canadien se développerait et serait exploité que la société *Arctic Shipping* a été organisée. Elle devait répondre à un besoin immédiat de transport et elle prévoyait qu'elle pourrait s'étendre et grandir et devenir ensuite en mesure de transporter de plus forts tonnages vers divers points de l'Arctique central.

Le remorqueur de haute mer *Arctic Rover*, touant le chaland A.S. n° I et portant 973 tonnes, a quitté Vancouver en juillet 1958 en direction de l'ouest

et du centre de l'Arctique canadien. En route, il a recueilli 76 autres tonnes. Ayant livré la marchandise et laissant le chaland A.S. n° I dans le delta du Mackenzie, l'*Arctic Rover* est revenu à Vancouver le 13 octobre 1958, après avoir parcouru 8,955 milles nautiques.

L'*Arctic Rover* quitta de nouveau Vancouver en juillet 1959, remorquant le chaland A.S. n° II, qui portait 336 tonnes de marchandises à destination de l'ouest et du centre de l'Arctique canadien. A son arrivée à Tuktoyaktuk, il prit aussi en remorque le chaland A.S. n° I. D'autres marchandises furent placées à bord du chaland A.S. n° II, et le navire repartit, emportant au total 2,770 tonnes de marchandises. Le chaland A.S. n° I, chargé d'huile à moteur diesel en vrac, fut laissé à la baie Cambridge, dans les Territoires du Nord-Ouest, pour approvisionner le ministère des Transports en réserves d'huile, jusqu'au moment où les réservoirs terrestres seraient construits. Le chaland A.S. n° II fut laissé pour l'hivernage à Coppermine. L'*Arctic Rover* revint à Vancouver en octobre, après avoir parcouru en mer un autre trajet de 8,943 milles.

En 1960, il a fallu, pour élargir notre service, affréter auprès de la *Yellowknife Transportation Company Ltd.* le *Yellowknife Expeditor*, qui devait aider l'*Arctic Rover* à faire la navette entre Tuktoyaktuk et les différents ports de l'ouest et du centre de l'Arctique. C'est que pendant la saison de navigation de 1959, de violentes tempêtes avaient endommagé la barge de débarquement qui servait à décharger les chalands; une proportion d'environ 10 p. 100 des chargements de 1959 n'avait donc pas été livrée.

Des mesures destinées à redresser la situation furent prises immédiatement et un nouvel outillage d'atterrissage, en acier, fut mis en service au début de la saison de navigation de 1960, dans l'Arctique. Le reste des chargements de 1959 et toute la marchandise offerte au transport furent livrés heureusement à tous les points de destination, en 1960.

L'*Arctic Rover* partit de Vancouver le 14 juillet 1960 remorquant le chaland A.S. n° III, qui ne portait que 178 tonnes. Soixante tonnes de la cargaison provenaient de la *Hudson's Bay Company*, étant donné que son navire, le *Banksland*, était chargé à pleine capacité avec environ 500 tonnes, dont au moins 287 tonnes représentaient des marchandises qu'envoyait le gouvernement canadien à des endroits de l'Arctique.

L'*Arctic Rover* revint à Vancouver le 1^{er} octobre 1960, après avoir parcouru 8,561 milles nautiques.

Le *Yellowknife Expeditor*, qui avait fait des livraisons jusqu'à des points aussi éloignés à l'est que la presqu'île de Boothia, revint à Tuktoyaktuk et remonta le Mackenzie jusqu'à Hay-River, touant le chaland A.S. n° III. Pendant la saison de navigation de 1960, le *Ytee Expeditor* a parcouru 4,361 milles en mer.

Les cargaisons qu'a transportées la société ont été les suivantes:

1958.....	1,048 tonnes
1959.....	2,786 tonnes
1960.....	3,182 tonnes

La flotte que possède et exploite l'*Arctic Shipping*, à l'exception d'un navire, est immatriculée au Canada. Elle comprend:

L'*Arctic Rover*, de 129.7 pieds de longueur, avec armature d'acier, affecté à l'Arctique, propulsion par diesel de 1,250 chevaux. Permis de commerce intérieur de catégorie I. Tirant d'eau, 15 pieds.

Chaland A.S. n° I, 175 pieds de longueur, construction d'acier, 44 pieds de largeur, mur latéral de 12 pieds 6 pouces, fait pour porter 1,800 tonnes de pontée ou 2,000 tonnes de produits de pétrole expédiés en vrac, dans 10 compartiments de cale, étanches.

Chaland A.S. n° II, 175 pieds de longueur, construction d'acier, 44 pieds de largeur, mur latéral de 12 pieds 6 pouces. Rouf à 14 pieds au-dessus du pont principal construit et outillé en acier, avec portes étanches. Peut transporter 1,800 tonnes d'articles divers ou 2,000 tonnes de produits de pétrole en vrac. Ce chaland est muni de grues électriques de 40 tonnes de levée et transporte une barge d'atterrissage mue par un moteur diesel de 165 chevaux.

Chaland A.S. n° III, ancienne péniche de débarquement. Construction d'acier moyen, 203 pieds 5 pouces de longueur, 34 pieds de largeur, mur latéral de 11 pieds 2 pouces. Étrave munie de portes et d'une rampe d'atterrissage permettant de charger des pièces de machine de 30 tonnes. Chaland muni de grues électriques d'une capacité de levage de 40 tonnes. Transporte une embarcation d'atterrissage munie d'un moteur diesel de 165 chevaux. Le chaland peut transporter 750 tonnes de marchandises et 100,000 gallons de pétrole en vrac.

Chaland A.S. n° IV, léger, d'acier, 95 pieds de longueur, 3 pieds de largeur, mur latéral de 4 pieds. Destiné aux débarquements en eau peu profonde.

La société est aussi propriétaire de deux gros monte-charge Hough, à fourche, pouvant soulever et transporter trois tonnes, à traction aux quatre roues et munis de gros pneus permettant le transport des chalands à la plage sur un terrain mou et raboteux.

La société utilise aussi des appareils flottants, deux grues Karry d'une capacité de 5 tonnes, montées sur roues.

Cet équipement a coûté \$872,278. Il a été presque entièrement fabriqué par des chantiers maritimes de la côte ouest du Canada et il a été acheté spécialement pour utilisation dans les eaux de l'Arctique. Les chalands ont été conçus et construits pour résister aux débarquements sur les plages et aux embâcles de glace dans l'Arctique.

En outre, la société est en voie d'acquérir un navire intermédiaire d'atterrissage, entièrement équipé. Ce navire, de 3,600 chevaux, sera transformé en remorqueur de navires commerciaux, dans les chantiers de la côte ouest, au coût d'environ \$100,000. Le navire transportera 750 tonnes de marchandises et pourra touer des chalands avec chargement de 4,000 tonnes. L'étrave est munie de portes et d'une rampe d'atterrissage permettant le déchargement direct du navire à la terre, sans recours aux allèges. Le navire sera renforcé contre la glace et satisfera à tous les règlements du Canada sur les navires de service dans l'Arctique.

On a fait l'acquisition de terrains en bordure de la mer à Tuktoyaktuk, comme point de transbordement.

Cet équipement peut transporter en un seul voyage 4,350 tonnes de marchandises diverses ou 4,400 tonnes de produits pétroliers en vrac et 350 tonnes de marchandises diverses.

L'*Arctic Shipping Limited* a mis en vigueur un nouveau tarif régulier et un classement des marchandises, établi d'après le nombre de tonnes-milles. Il en est résulté dans le tarif des réductions variant d'un minimum de 9.1 p. 100 à 44.5 p. 100. D'autres réductions considérables seront accordées lorsque le volume du transport augmentera et que des installations portuaires auront été aménagées.

On raconte souvent des histoires sensationnelles au sujet des difficultés et des dangers que rencontrent les voyageurs dans l'océan Arctique. Beaucoup de ces histoires sont vraies, mais les méthodes de navigation modernes ainsi que les

appareils mécaniques tels que les sondeurs de profondeur, le radar, les gyro-compas et les radiogoniomètres, avec les cartes et les services de prévisions météorologiques et de pronostics des glaces (fournies par le ministère des Transports), suppriment un grand nombre des difficultés qu'on éprouvait antérieurement. On peut voyager en sécurité avec le matériel moderne, rapide, construit en acier, car les conditions qu'on rencontrera en route et à destination sont connues.

L'*Arctic Shipping Limited* a choisi la méthode de transport des marchandises par remorqueur et chaland pour les motifs suivants:

- (1) *Coût du matériel*: Un chaland d'acier, pouvant transporter 2,000 tonnes de marchandises, coûte environ \$180,000 en immobilisations. Un navire de haut bord, de capacité de transport équivalente, coûterait environ un million.
- (2) *Souplesse de l'exploitation*: L'utilisation du remorqueur et du chaland permet d'utiliser un relais de chalands qu'on peut amarrer à volonté pour le chargement ou le déchargement; il n'en résulte que peu ou pas de retard, contrairement à ce qui arrive dans le cas des navires de haut bord.
Le remorquage en flèche par remorqueur permet d'augmenter ou de diminuer le nombre de barges suivant le volume de marchandises.
- (3) *L'équipage requis* pour les remorqueurs qui touent des chalands correspond à une fraction du nombre d'hommes que demande l'exploitation et le soin d'un navire de haut bord.
- (4) *Le déchargement de la marchandise* d'un navire de haut bord sans agrès d'atterrissage, sur les plages sans quai ou lorsque les eaux sont trop peu profondes pour permettre l'accès à ce genre de navire, exige une manipulation coûteuse de la marchandise et l'usage d'allèges. On peut souvent échouer les chalands, en vue du déchargement, là où les navires de haut bord n'oseraient toucher terre.
- (5) *Tendances du transport commercial sur la côte du Pacifique et en Alaska*: Dans le passé, l'emploi des navires de haut bord pour le transport des marchandises sur la côte était lié au transport des voyageurs. Le transport aérien restreint maintenant cette clientèle. En conséquence et par suite du coût inférieur du transport par remorqueur et chaland, une proportion d'environ 80 p. 100 de toutes les marchandises est aujourd'hui transportée sur la côte de la Colombie-Britannique et en Alaska par les sociétés de remorqueurs et de chalands. Le renouvellement des fournitures du réseau américain avancé de pré-alerte (D.E.W. Line) se fait avec le remorqueur et les chalands. Le droit au transport de la marchandise se décide au moyen des soumissions que demande le gouvernement des États-Unis et qui sont présentées scellées; toutes les sociétés américaines de transport peuvent soumettre des offres.
- (6) *Frais de transbordement*: L'emploi de chalands appropriés permettrait le chargement de ces chalands à Hay-River ou à Fort-Smith et leur acheminement par Mackenzie jusqu'à son delta. Les chalands, qui n'exigeraient pas de coûteux transbordements des marchandises, seraient ensuite toués jusqu'à destination par des remorqueurs côtiers. Dans ce genre d'exploitation, les frais de transport pourraient même être abaissés à \$15 la tonne.

L'avenir de l'*Arctic Shipping Limited* et, dans une certaine mesure, les frais d'expédition qu'exigera la mise en valeur de la région de l'Arctique au Canada dépendront du volume de marchandises dont on aura besoin le long du littoral de l'Arctique et des moyens de transport que choisira le gouvernement du Canada.

La société éprouve actuellement des difficultés pour obtenir des engagements décisifs à l'égard des grosses quantités de marchandises destinées au centre ou à l'ouest de l'Arctique canadien. Nous espérons que cette difficulté sera bientôt surmontée. Il saute aux yeux, d'après les chiffres précités quant au volume des marchandises expédiées, que notre capacité éventuelle de transport est très considérable.

Le volume des marchandises qu'un organisme du ministère des Transports établi à cette fin a offert à l'*Arctic Shipping Limited* au cours de la saison de navigation de 1961 jusqu'à ce jour est d'environ 2,600 tonnes. Cet organisme de l'État a attribué à l'*Hudson's Bay Transport Company*, en vue de l'expédition, 600 tonnes de produits de pétrole en vrac en partance de Tuktoyaktuk. Présentement, l'*Hudson's Bay Transport Company* ne dispose pas dans le Nord de matériel lui permettant d'accepter de transporter cette denrée. Nous présumons que la *Northern Transportation Company* a l'intention de fournir l'outillage nécessaire à l'*Hudson's Bay Transport Company* et que le but de cette cession est d'obtenir pour la *Northern Transportation Company* le transport de la marchandise le long du fleuve Mackenzie.

Monsieur le président, je puis dire que le transport que je viens de mentionner sera, c'en est un autre exemple, enlevé à une entreprise privée et remis à une société de la Couronne.

Le VICE-PRÉSIDENT (M. Best): C'est ce que vous prévoyez?

M. SIMMONS: Oui, c'est ce que je prévois.

J'aimerais signaler que la Commission maritime canadienne ne permet pas l'immatriculation au Canada des navires des États-Unis achetés par des Canadiens, si ces navires ont plus de cinq années d'existence. Les navires qu'emploie actuellement la *Northern Transportation Company*, à savoir, trois LST de la marine américaine et trois AOG de la marine américaine du type navires-citernes, ayant plus de cinq années d'existence, ont été immatriculés au Canada. Si je comprends bien, la chose s'est faite par décrets du conseil. A titre de renseignement à l'adresse du Comité, je puis ajouter qu'on a catégoriquement refusé l'immatriculation canadienne à l'*Arctic Shipping Limited* quand celle-ci a demandé l'admission au Canada de navires du même type.

Étant donné l'outillage que la société possède et dont elle dispose présentement dans le Nord, et vu qu'il faudra à la société un plus fort tonnage pour pouvoir manipuler un plus gros volume de marchandise; l'*Arctic Shipping Limited* vous demande de considérer les propositions suivantes:

- a) Que l'*Arctic Shipping* soit autorisée à transporter et à livrer au cours de la saison de 1961 un minimum de 5,000 tonnes de marchandises à destination de points situés sur la ligne d'alerte préliminaire (D.E.W. Line).
- b) Que l'*Arctic Shipping* soit autorisée à augmenter sa capacité de chargements, ce qui permettrait chaque année le retrait d'au moins un des navires qu'utilise présentement la *Northern Transportation Company*. Ces navires pourraient ainsi retourner là-bas.

M. NIELSEN: Vous voulez dire aux États-Unis?

M. SIMMONS: Ce sont d'anciens navires de la marine des États-Unis qui font concurrence aux navires canadiens; ils pourraient donc être renvoyés là d'où ils viennent.

- c) L'*Arctic Shipping Ltd.* s'engagera à accorder un taux ne dépassant pas les frais actuels.
- d) L'*Arctic Shipping* s'engagera à livrer les marchandises à destination aux entrepôts.

C'est là une innovation, car dans l'Arctique, où il faut manipuler la marchandise si loin des plages et où il y a très peu de personnel, nous avons l'intention d'avoir de l'outillage à portée de la main, sur le chaland, afin de transporter la marchandise directement des chalands au lieu d'exploitation, ce qui aiderait beaucoup. Les destinataires n'auront donc pas à garder pour ce travail de l'outillage coûteux.

M. GODIN: De quel genre d'outillage parlez-vous présentement?

M. SIMMONS: Ce seront des tracteurs-chargeurs et différentes machines qui serviront à transporter la marchandise depuis la tête de pont, à travers le terrain raboteux, précisément jusqu'à l'emplacement voulu. Dans bien des postes, comme dans ceux de la Gendarmerie royale, il n'y a qu'une couple d'hommes, et peut-être un commis, pour transporter la marchandise, tandis qu'il faut parfois de l'outillage lourd pour certaines denrées, pour les produits du pétrole par exemple et d'autres denrées lourdes.

e) *L'Arctic Shipping Ltd.* s'engage, si elle obtient le volume de transport mentionné ci-dessus, à réduire considérablement ses tarifs dans tout le centre et l'ouest de l'Arctique.

J'aimerais signaler que nous maintenons nos tarifs au strict minimum et que nous avons eu de la difficulté à remplir nos obligations, à cause de restrictions quant au volume de marchandises qui nous est confié.

M. STEWART: Demandez-vous 5,000 tonnes en plus de ce que vous transportez?

M. SIMMONS: En plus des 2,600 tonnes que nous obtenons présentement. Comme je l'ai dit précédemment, je vous ai donné un aperçu du tonnage que nous pourrions transporter dans l'Arctique. Nous envisageons l'avenir. Nous voulons voir l'expansion de l'Arctique et rendre la région propice à la vie des humains.

Avant l'accélération de la mise en valeur de notre région de l'Arctique, commencée au cours de la seconde guerre mondiale et maintenue depuis lors, pour des raisons économiques et militaires, le transport présentait une difficulté dont la solution demandait l'aide du gouvernement. L'intérêt du Canada, vu dans une longue perspective, exigeait la création de routes dans le Nord; cependant, ni le volume du transport dans le temps ni même celui qu'on pouvait prévoir éventuellement dans l'immédiat, ne pouvaient encourager le capital privé à assurer le transport selon les normes de variété et de quantité qu'il fallait. Les pilotes de la brousse avaient frayé le chemin, mais ce qu'il fallait, c'était le transport par route, par voie ferrée et par voie d'eau pour les marchandises en vrac.

Le gouvernement fédéral, non sans raison, s'est rendu compte de la lacune et de ses obligations et a aidé à l'établissement des moyens de transport qui ont ouvert de grands secteurs de notre région de l'Arctique. Mais le véritable rôle du gouvernement est d'encourager, par l'industrie privée, non seulement l'exploitation des mines, de la forêt et des terres arables dans le Nord, mais aussi le développement du transport; et cela, sans assistance continue et onéreuse, de la part du gouvernement. Au lieu de continuer d'affecter des fonds publics à ces services, le gouvernement doit supposer que l'entreprise privée fournira les capitaux nécessaires aussitôt que le volume du transport deviendra suffisant pour faire vivre un réseau privé de transport. Au lieu de dépenser de l'argent à cette fin, le trésor public en recueillera sous forme d'impôts acquittés par les sociétés particulières en activité dans l'Arctique.

Au rythme où progresse actuellement l'Arctique, le moment est venu pour l'État de se retirer progressivement du domaine du transport et de permettre

à l'entreprise privée de s'assurer une part des charges et la participation dans la grande aventure de la mise en valeur de l'Arctique.

L'*Arctic Shipping Limited* est prête à assumer cette responsabilité. Il ne nous manque que l'autorisation qui doit nous venir des autorités compétentes.

Monsieur le président, ce mémoire vous est respectueusement soumis.

Le VICE-PRÉSIDENT (*M. Best*): Merci, monsieur Simmons.

M. BATTEN: Monsieur le président, j'aimerais poser deux ou trois questions.

Le VICE-PRÉSIDENT (*M. Best*): Comment désirez-vous procéder? Nous avons à entendre l'*Arctic Shipping* et la *Yellowknife Transportation*. Désirez-vous examiner une société, puis l'autre, ou bien les deux ensembles?

M. STEWART: A-t-on posé hier des questions sur la *Yellowknife*?

M. NIELSEN: On n'a pas encore posé de questions sur la *Yellowknife*. J'aimerais voir M. Harcourt et M. Gilchrist siéger en même temps que M. Simmons.

Le VICE-PRÉSIDENT (*M. Best*): Veuillez approcher, messieurs.

M. STEWART: Allons-nous étudier les deux sujets séparément?

M. NUGENT: Nous allons les étudier ensemble. La meilleure façon de procéder est de nous occuper d'un certain problème; ces trois messieurs peuvent tous témoigner. Cela peut être utile.

M. BATTEN: J'aimerais demander à M. Simmons quelle est la saison de transport dans la région où la société doit exercer son activité.

M. SIMMONS: La saison est de deux mois et demi, d'habitude juillet, août et une partie de septembre. Parfois, la saison ouvre un peu plus tôt et se termine un peu plus tard, mais tout dépend des éléments.

M. BATTEN: Prétendez-vous, monsieur Simmons, que l'exploitation avec le remorqueur et les chalands peut réussir?

M. SIMMONS: Sans aucun doute. Comme je l'ai dit dans mon exposé, pour le commerce côtier en Colombie-Britannique et en Alaska, une proportion de 80 p. 100 du transport se fait au moyen du remorqueur et des chalands. En vérité, on songe présentement au transport par remorqueur et chaland pour l'expédition des marchandises de Vancouver en Orient. La méthode réussit à la perfection. C'est la plus économique pour le transport des marchandises.

M. NIELSEN: Qui est «on»? Vous dites: «On songe présentement...»?

M. SIMMONS: C'est une société de Vancouver, la *Johnston Terminals*. L'autre jour, j'ai discuté la question avec un de ses représentants; il m'a dit que sa société y songe.

M. BATTEN: Au cours de votre mémoire, vous dites: «C'est dans cette perspective». Je suppose que vous parlez de communications avec le ministère des Transports?

M. SIMMONS: Oui, c'était avant que j'entre dans l'entreprise, mais je sais très bien ce qui est arrivé. Le gouvernement cherchait un moyen d'expédier certaines marchandises dans la région de l'Arctique, alors qu'il avait de la difficulté à trouver le navire ou le bâtiment nécessaire à cette fin.

M. BATTEN: Y a-t-il des lettres qui pourraient être déposées pour appuyer cette déclaration?

M. SIMMONS: Je crois qu'il y aurait quelque chose aux dossiers, dans les bureaux d'Edmonton ou de Vancouver. Je ne savais pas du tout que je comparais devant votre distingué comité: j'ai donc tout laissé là-bas.

M. BATTEN: Monsieur Simmons, je viens d'une région où nous n'avons pas non plus tous les moyens de transport que nous désirons. Expliquez-moi donc ce que vous entendez par de l'outillage d'atterrissage en acier!

M. SIMMONS: Dans certains endroits le long de la côte, l'eau est peu profonde et on doit parfois ancrer les navires en eau profonde et employer une allège pour décharger la marchandise et la débarquer sur le rivage.

M. BATTEN: Combien coûte l'outillage?

M. SIMMONS: Le dernier chaland que nous avons construit, l'allège, coûtait environ \$50,000; ce chiffre est approximatif. Mais le tirant d'eau du navire à portes formant rampe et utilisable en eaux peu profondes que nous avons l'intention de mettre en service, ne dépasserait pas, chargé, sept pieds.

M. STEWART: Sont-ce des navires s'ouvrant aux deux bouts.

M. SIMMONS: Ces navires se déchargent d'une seule extrémité, mais ils sont les plus appropriés pour la manutention des marchandises dans l'ouest et le centre de l'Arctique.

M. NIELSEN: Monsieur Simmons, il serait utile au Comité de savoir que vous débarquez la majeure partie de vos cargaisons là où il n'y a pas de quais.

M. SIMMONS: Oui, en réalité, il n'y a pas de quais. L'an dernier, on construisait un quai à Cambridge au moment où je partais. Le quai était à moitié terminé. Il y a de bons aménagements à Tuktoyaktuk. A Saks-Harbour, par exemple, il y a une traverse à une profondeur de dix pieds à marée haute, où cet outillage d'eau peu profonde peut amener un chaland droit au rivage; mais aujourd'hui, avec un remorqueur tel que l'*Arctic Rover*, il est arrivé l'autonne dernier que l'*Expeditor*, touant ce chalant L.S.M. transformé, a pris à Tuktoyaktuk un chargement de quelque 750 tonnes qu'il a transporté à Saks-Harbour, où il l'a déchargé au rivage sans difficulté. Par la suite, il y a eu un supplément de marchandises à livrer; nous avons donc envoyé l'*Arctic Rover* et un des plus gros chalands. L'*Arctic Rover* a un tirant de 15 pieds et nous ne pouvions approcher de l'endroit. Finalement, nous avons dû décharger temporairement la marchandise à Kellett-Point, à douze milles plus loin, avec l'entente, bien sûr, que nous la reprendrions à notre prochain voyage à Saks-Harbour et que nous la livrerions.

M. BATTEN: A la fin du paragraphe (5), page 6, vous dites:

«Le droit au transport de la marchandise au moyen de soumissions que demande le gouvernement des États-Unis et qui sont présentées scellées; toutes les sociétés américaines de transport peuvent soumettre des offres.»

Est-ce que les sociétés canadiennes de transport ont la permission d'en présenter?

M. SIMMONS: Le printemps dernier, nous avons présenté une soumission pour le touage d'un bassin flottant de Portland (Oregon) à Tuktoyaktuk.

M. NIELSEN: C'était un appel d'offres américain?

M. SIMMONS: Oui. On n'adjuge un contrat à une société canadienne que lorsqu'on ne peut pas obtenir de soumission d'une société américaine de remorqueurs. C'est ce que j'avais compris.

M. BATTEN: Savez-vous si une société de transport en activité dans le Nord a jamais tenté de faire discuter la question entre le ministère des Affaires extérieures et le service américain correspondant?

M. SIMMONS: Je ne le crois pas. Je n'en sais rien.

Le VICE-PRÉSIDENT: Parlez-vous d'une région particulière dans l'Arctique? La *Northern Transportation* dessert certains endroits du réseau d'alerte préliminaire (D.E.W. Line). Vous parlez peut-être d'endroits plus à l'ouest?

M. SIMMONS: Non. C'est à peu près dans la région pour laquelle la *Northern Transportation Company* a conclu un contrat avec l'aviation des

États-Unis pour le réapprovisionnement des endroits du réseau d'alerte préliminaire (D.E.W. Line) à l'est de Tuktoyaktuk, et aussi bien à l'ouest, jusqu'à la frontière de l'Alaska et du Yukon.

M. HARCOURT aimerait peut-être dire un mot à ce propos.

M. R. E. HARCOURT (*président de la Yellowknife Transportation Company Limited*): La *Yellowknife Transportation Company* a eu l'occasion de présenter des offres pour le réapprovisionnement de certains endroits en Alaska; elle a constaté qu'à cause du *Jones Act* ou des règlements de la Commission du commerce entre États (*Inter-state Commerce Commission*), le transport entre les États ne peut être confié à des navires étrangers, dans ce cas-ci, des navires canadiens. Nous avons essayé d'obtenir un contrat pour la fourniture de pétrole canadien provenant de la région d'Edmonton et de Norman-Wells à des endroits du nord de l'Alaska. La négociation devait se faire sous l'autorité de permis d'importation qui étaient disponibles. La tentative a échoué. Il est impossible pour une société canadienne d'obtenir un contrat pour le transport des marchandises du gouvernement américain d'un endroit des États-Unis à un endroit de l'Alaska.

M. BATTEN: Au bas de la page 6, vous dites:

Si je comprends bien, la chose s'est faite au moyen de décrets du conseil.

Monsieur Simmons, pouvez-vous m'indiquer la date et le numéro de ce décret du conseil?

M. SIMMONS: Non, je n'ai pas de données là-dessus.

M. DRYSDALE: Savez-vous si, en réalité, il s'agit bien d'un décret du conseil?

M. SIMMONS: Oui. Je crois que M. Gilchrist peut probablement répondre à votre question.

M. W. M. GILCHRIST (*président de la Northern Transportation Company Limited*): Je vais rechercher à votre intention de décret du conseil.

M. BATTEN: Vous vous en occuperez?

M. GILCHRIST: Oui.

Le VICE-PRÉSIDENT: Avez-vous une question à poser, monsieur Drysdale?

M. DRYSDALE: Monsieur le président, je me demande si je pourrais simplement élucider un ou deux points fondamentaux.

Le VICE-PRÉSIDENT: Allez.

M. DRYSDALE: Monsieur Harcourt, les hauts fonctionnaires et les directeurs sont-ils les mêmes pour la *Yellowknife Transportation* que pour l'*Arctic Shipping*?

M. HARCOURT: Non, il n'y a pas de rapport, si ce n'est en ce qui me concerne.

M. DRYSDALE: Vous serait-il possible d'énumérer, comme M. Simmons l'a fait, les hauts fonctionnaires et les directeurs de la société?

M. HARCOURT: Les hauts fonctionnaires de la *Yellowknife* sont moi-même à titre de président; M. Morris Hurley, vice-président, et M. D. S. Robinson, secrétaire-trésorier. Moi-même et M. D. S. Robinson sommes rattachés aux deux sociétés. Le troisième directeur de la *Yellowknife* est M. Edward Moriarty.

M. DRYSDALE: Monsieur Harcourt, vous-même et M. Simmons avez donné à entendre qu'il devrait y avoir un programme de retrait progressif. Vous serait-il possible de donner plus de détails que vous ne l'avez fait jusqu'ici sur ce programme de retrait progressif? Je pense qu'il serait utile et avantageux pour le Comité que vous indiquiez précisément ce que vous croyez qu'on devrait

faire, car M. Simmons a mentionné, à la page 7 du rapport, ces diverses propositions. Cependant, je pense que vous nous aideriez beaucoup en précisant les frais prévus, le temps qu'il faudra et les conditions que vous avez à l'esprit au sujet du programme de retrait progressif. Le Comité en profiterait grandement. Je doute que vous puissiez obtenir ces renseignements très rapidement, mais vous pourriez peut-être nous les faire parvenir, et, si le Comité est d'accord, ces données pourraient être publiées en appendice.

M. HARCOURT: Nous serons très heureux de le faire.

M. SIMMONS: Convierait-il de faire parvenir ces renseignements au président du Comité?

Le VICE-PRÉSIDENT: Vous pourriez les envoyer au secrétaire.

M. DRYSDALE: Dans son témoignage, à la page 14, M. Harcourt dit qu'il a écrit à M. Baldwin, le 8 mai 1957, mais qu'il n'a pas encore reçu de réponse. Serait-il possible de déposer une copie de cette lettre que vous avez écrite à M. Baldwin?

M. BATTEN: A quelle page est-ce?

M. DRYSDALE: C'est à la page 14.

M. STEWART: Du mémoire?

M. DRYSDALE: Oui, à la page 14. Et, monsieur le président, je ne sais pas comment nous pourrions obtenir cet autre renseignement, mais à la page 13, on dit que M. Baldwin a déclaré dans une lettre en date du 30 janvier 1957 qu'une étude avait été faite du transport par chalands et que, en se fondant sur cette étude, les représentants du gouvernement avaient décidé de ne pas adopter ce mode de transport. Je me demande s'il est possible, par l'entremise de M. Gilchrist ou de vous-même, de déterminer si le rapport pourrait être mis à la disposition du Comité.

Le VICE-PRÉSIDENT: Ce rapport provient du ministère des Transports?

M. DRYSDALE: Oui.

M. NIELSEN: Je pense que le Comité devrait faire produire ce document.

Le VICE-PRÉSIDENT: Le secrétaire y verra.

M. NUGENT: Monsieur le président, pourrais-je élucider plusieurs points à cet égard?

Ma première question est adressée à M. Simmons. A la page 3 de votre mémoire, monsieur Simmons, vous dites que le poids global des marchandises que votre société a transportées en 1959 était de 2,786 tonnes.

M. SIMMONS: Oui.

M. NUGENT: Un peu plus haut, je remarque qu'on dit que le chaland A.S. n° 1, chargé de pétrole à moteur diesel en vrac, a été laissé à la baie Cambridge. Je pense que c'est le chaland que j'y ai vu au printemps de 1960.

M. SIMMONS: Oui, sans doute.

M. NUGENT: Ce chaland a une capacité de 2,000 tonnes?

M. SIMMONS: Oui.

M. NUGENT: Et, je présume qu'il était chargé quand il a quitté la baie Cambridge?

M. SIMMONS: Vous parlez du chaland n° 1?

M. NUGENT: Oui.

M. SIMMONS: Il était chargé de produits pétroliers appartenant au ministère des Transports et au gouvernement. Dans le temps, les réservoirs n'étaient pas encore construits. Nous avons laissé le chaland à cet endroit pour faciliter l'entreposage.

M. NUGENT: Donc, il s'agissait de 2,000 tonnes?

M. SIMMONS: Eh bien, je ne puis vous dire exactement ce qu'il y avait sur le chaland à ce moment-là. Vous en souvenez-vous, monsieur Harcourt.

M. HARCOURT: Ce chaland était presque complètement chargé.

M. NUGENT: C'était du transport de 1959?

M. SIMMONS: Oui.

M. NUGENT: Outre le chargement de ce chaland, vous avez donc eu moins de 1,000 tonnes de marchandises?

M. SIMMONS: Oui.

M. NUGENT: En d'autres termes, étant donné la capacité des chalands 1 et 2, qui est de 2,000 tonnes chacun, une demande comme celle-là, soit le transport de 2,000 tonnes, engage votre chaland pour toute l'année?

M. SIMMONS: Le transport de ce pétrole en vrac?

M. NUGENT: Oui.

M. SIMMONS: Non. Ce chaland a été laissé à cet endroit à l'automne et ramené au printemps, au mois de juillet, et il a servi au transport pendant la saison de navigation de 1960-1961.

M. NUGENT: Où ce chaland avait-il été chargé?

M. SIMMONS: Il avait été chargé à Tuktoyaktuk, juste à l'entrée du delta du Mackenzie.

M. NUGENT: Pouvez-vous faire plus d'un voyage par année avec ce chaland?

M. SIMMONS: Oh, oui. Par exemple, entre Tuktoyaktuk et la baie Cambridge, nous pourrions faire au moins trois voyages.

M. NUGENT: J'essaie de calculer, étant donné la capacité actuelle de vos chalands, quel est le poids global des marchandises qui pourraient être transportées pendant la saison.

M. SIMMONS: Je dirais approximativement 15,000 tonnes, à l'heure actuelle, avec l'outillage que nous avons et avec le L.S.M. transformé.

M. NUGENT: Votre exploitation, en somme, complète celle de la *Yellowknife Transportation Company*.

M. SIMMONS: Ce sont des établissements distincts. Bien entendu, M. Harcourt a été le fondateur de la *Yellowknife Transportation* ainsi que de l'*Arctic Shipping Limited*. Étant donné la profonde connaissance qu'a M. Harcourt des difficultés du transport dans le bassin du Mackenzie, nous sommes fortunés de le compter parmi les directeurs de l'*Arctic Shipping Limited*.

M. NUGENT: Je crois comprendre que M. Harcourt est en affaires depuis de nombreuses années et dirige le transport le long du Mackenzie. L'exploitation comprend le touage des chalands portant du pétrole en vrac. Comme il est intéressé dans notre société, je crois comprendre que le travail qu'accomplit l'*Arctic Shipping* est un prolongement du service qu'assurait antérieurement la *Yellowknife Transportation*.

M. HARCOURT: Les deux cas sont entièrement différents. L'outillage fluvial est de faible tirant et est construit d'acier léger, pour le maintien de la capacité de transport par faible profondeur. L'outillage qui se trouve aujourd'hui dans l'Arctique est de construction massive et comporte des murs de douze pieds six pouces. Sa capacité de transport découle de son tirant d'eau. La construction en est beaucoup plus lourde que celle des chalands qui voyagent sur le Mackenzie. Il en résulte que la *Yellowknife Transportation Company* ne déploie son activité qu'à l'embouchure du Mackenzie, au point où il se jette dans l'Arctique. C'est là que l'*Arctic Shipping* prend la relève. La *Yellowknife Transportation* ne fait aucun effort pour effectuer le transport océanique. L'*Arctic Shipping* accepte aussi des chargements de tout voiturier

et de toute source. La société reçoit des chargements de la *Northern Transportation* aussi bien que de la *Yellowknife Transportation*.

M. NUGENT: Dois-je comprendre que si vous désirez approvisionner le réseau d'alerte préliminaire (D.E.W. line), par exemple, à la baie Cambridge, à partir de Hay-River ou de Norman-Wells, vous devez travailler en collaboration avec l'*Arctic Shipping Limited*?

M. HARCOURT: Oui.

M. NIELSEN: J'aimerais poser une question à M. Gilchrist. Pourriez-vous faire connaître au Comité ce que vous pensez du mémoire de M. Harcourt et de celui de M. Simmons.

M. GILCHRIST: Je ne crois pas que cela importe beaucoup.

Le VICE-PRÉSIDENT (M. Best): Je pense que vous pourriez nous donner plus de détails.

M. NIELSEN: Je pense que le Comité devrait vous demander votre avis sur les arguments exposés par la *Yellowknife Transportation* et l'*Arctic Shipping*.

M. GILCHRIST: Je pense que la question devrait être plus précise.

M. NIELSEN: Quelles sont vos vues à l'égard des points précis qu'ont soulevés M. Harcourt et M. Simmons dans leur mémoire respectif?

M. GILCHRIST: Pourriez-vous m'indiquer les points précis. Je les commenterai un par un.

Le VICE-PRÉSIDENT (M. Best): Pourriez-vous commenter ces points précis de la façon dont ils se présentent à votre esprit?

M. GILCHRIST: Je préférerais ne pas le faire. Si le Comité veut soulever des points précis, je les commenterai.

M. DRYSDALE: Je pense que la situation est un peu semblable à celle de l'*Eldorado Aviation*. La *Northern Transportation* serait-elle disposée à desservir tout le parcours, depuis l'extrémité sud jusqu'à l'extrémité nord? La société a-t-elle l'outillage et les installations nécessaires et pourrait-elle le faire sur la base de la concurrence?

M. GILCHRIST: Je pense que nous le pourrions. Nous n'avons pas l'intention d'utiliser l'outillage dont nous nous servons dans l'Arctique pour d'autres fins que le réapprovisionnement du réseau d'alerte préliminaire (D.E.W. line). En réalité, il est dit expressément dans notre accord avec l'aviation des États-Unis qu'aucune marchandise ne sera transportée tant qu'il y aura d'autre moyen d'en disposer, c'est-à-dire qu'il ne se fera aucun transport commercial, par exemple, sauf le transport aux postes du réseau d'alerte préliminaire.

M. NIELSEN: Comme M. Gilchrist a demandé de formuler les points précis, veut-on me permettre de poursuivre?

Le VICE-PRÉSIDENT (M. Best): Je crois comprendre que vous avez tous deux des points précis à soulever.

M. NIELSEN: Je vais m'en remettre à M. Drysdale.

M. DRYSDALE: Au sujet de la situation générale dont vous avez parlé à l'égard de l'*Eldorado*, serait-il juste de dire que l'entreprise s'amenuise plutôt qu'elle ne se développe à l'heure actuelle? Vous avez dit que l'exploration disparaîtra peu à peu; à moins que quelque chose d'extraordinaire n'arrive en ce qui concerne les besoins du monde en matière d'uranium, l'entreprise en somme en est une qui se contracte; plus de la moitié de nos affaires proviennent en réalité de l'entreprise privée et n'a aucun rapport avec les contrats du gouvernement ni avec le réseau d'alerte préliminaire (D.E.W. Line). Pour préciser

d'avantage, je pourrais dire que si vous abandonniez le réseau d'alerte préliminaire, le quart de vos affaires se négocierait avec l'*Eldorado Mining and Refining*.

M. GILCHRIST: L'an dernier, dans toute notre manutention par l'intermédiaire de la *Northern Transportation*, y compris ce que nous avons manipulé dans le réseau du Mackenzie, à l'intention du réseau d'alerte préliminaire, l'*Eldorado* comptait pour 27 p. 100 de tout le transport effectué en 1960, mais je ne suis pas trop certain de cela et il me faudra vérifier.

M. DRYSDALE: Serait-il possible de mettre les dossiers à jour? A la page 18 du mémoire de M. Harcourt, on donne des chiffres pour les années 1956, 1957 et 1958. Comme la réponse provient de M. Churchill, je ne sais si nous pouvons faire faire ce travail par vous; mais serait-il possible pour vous de faire mettre à jour les chiffres des années 1959 et 1960? Tandis que je lisais ces chiffres, je constatais que la proportion des affaires que vous faites pour le compte des sociétés de la Couronne (25 p. 100) semble relativement restreinte, tandis que le reste (75 p. 100) est rattaché au réseau d'alerte préliminaire (D.E.W. Line) ou à d'autres entreprises. Les autres entreprises, qui sont, je crois, des sociétés privées, fournissent beaucoup plus de la moitié des affaires.

M. GILCHRIST: Il s'agit là du bas Mackenzie; cela ne comprend pas la région de l'Athabaska. Les chiffres que je vous ai fournis sont des chiffres globaux.

Le VICE-PRÉSIDENT (M. Best): Vingt-sept pour cent?

M. GILCHRIST: Oui. Le poids de notre transport englobe tout le mouvement jusqu'à Waterways. Ces chiffres-là, je pense, ne s'appliquent qu'au transport vers le sud à partir de Fort-Smith.

Le VICE-PRÉSIDENT (M. Best): Les chiffres de l'*Eldorado* sont très semblables.

M. DRYSDALE: Je pense qu'il est extrêmement important que nous obtenions ces chiffres et qu'ils soient mis à jour.

M. GILCHRIST: Nous pouvons le faire.

M. DRYSDALE: Admettriez-vous cette assertion, que les affaires réelles de l'*Eldorado*, société à l'égard de laquelle, je présume, la *Northern Transportation* a initialement été établie, commencent à diminuer?

M. GILCHRIST: Les affaires de l'*Eldorado*, oui.

M. DRYSDALE: Monsieur Harcourt, je me demande si vous avez fait une étude d'ensemble des divers moyens de transport de la région, en considérant l'effet et la portée qu'aurait sur votre société ou sur une société unique l'amalgamation du transport par camions, par bateaux et par avions? Avez-vous fait préparer des études à ce sujet, ou bien avez-vous simplement fait porter ce mémoire surtout sur votre propre situation?

M. HARCOURT: Ce mémoire porte avant tout sur notre propre situation dans les Territoires du Nord-Ouest. La *Yellowknife* considérerait certainement avec sérieux une amalgamation de cette nature, soit des services aériens et terrestres. Éventuellement, je crois, l'amalgamation sera nécessaire.

M. DRYSDALE: La société pourrait peut-être exploiter conjointement avec la *Pacific Western Airlines*, dans le Nord, un réseau particulier?

M. HARCOURT: Une proportion d'environ 93 p. 100 des marchandises transportées dans les Territoires du Nord-Ouest est transportée par eau. En ce qui concerne le transport aérien, à l'heure actuelle, on transporte surtout des voyageurs et des denrées périssables. Je pense que ce transport augmentera. Sans aucun doute, à mesure que les routes pénétreront dans le Nord, le camionnage enlèvera des clients au transport par eau. L'amalgamation en une seule société

qui serait autorisée à appliquer un mode de livraison pouvant comporter un seul connaissance entraînerait certainement des épargnes.

M. DRYSDALE: S'il y avait amalgamation, quelle garantie auraient les expéditeurs que les tarifs les plus bas possible seraient maintenus? En fait, vous auriez en quelque sorte un monopole.

M. HARCOURT: Les règlements de la Commission des transports imposent le contrôle des tarifs et des méthodes des sociétés faisant affaire dans la région.

M. DRYSDALE: Comment assurerait-on le maintien des tarifs les plus bas possible que garantirait la concurrence?

M. HARCOURT: Je pense que la concurrence a atteint un point au delà duquel les réductions ne sont plus possibles.

M. DRYSDALE: Croyez-vous avoir atteint la limite?

M. HARCOURT: Si ce n'est la limite que permettrait un volume plus considérable.

M. NIELSEN: J'ai des questions précises à poser. A la page 4 du mémoire de M. Harcourt, on dit que, en 1949, l'*Eldorado Mining and Refining* a fermé ses portes et que la *Northern Transportation* est entrée activement en concurrence, à titre de voiturier public, dans tout le bassin du Mackenzie. Cette affirmation est-elle exacte?

M. GILCHRIST: Dans le temps, je n'étais pas au service de la société, mais il est probable qu'il en était ainsi. Alors, l'*Eldorado Mining and Refining* était une société privée.

M. NIELSEN: Serait-il juste de conclure que la *Northern Transportation Company Limited*, dans le temps, n'était que l'instrument de l'*Eldorado Mining and Refining*?

M. GILCHRIST: Je pense que oui.

M. NIELSEN: Selon vous, M. Harcourt a-t-il raison d'affirmer dans son mémoire qu'en 1955, je crois, le gouvernement a désigné la *Northern Transportation Company Limited* comme l'unique intermédiaire du gouvernement du Canada pour le transport des marchandises vers la ligne d'alerte préliminaire? Est-ce exact?

M. GILCHRIST: Je n'étais pas au courant de la chose, dans le temps. Je n'avais pas de rapports avec la division du transport de la société, mais je puis certainement vérifier s'il existait ou non des documents écrits à ce sujet.

M. NIELSEN: De toute façon, en est-il ainsi aujourd'hui?

M. GILCHRIST: Tout arrangement conclu dans le temps existe toujours.

M. NIELSEN: Par conséquent, le Comité peut en conclure que la *Northern Transportation Limited* est la seule société de transporteurs par eau dans les Territoires du Nord-Ouest qui puisse transporter des marchandises vers la ligne d'alerte préliminaire, dans les cadres de ce programme de réapprovisionnement?

M. GILCHRIST: Pas sur le Mackenzie.

M. NIELSEN: Quelle autre société de voituriers transporte sur le Mackenzie les marchandises destinées à la ligne d'alerte préliminaire?

M. GILCHRIST: Je pense que les dossiers montrent que la *Yellowknife Transportation Company* transporte une partie de ces marchandises.

M. NIELSEN: Selon le mémoire de M. Harcourt, à la demande de la *Northern Transportation Company Limited*, la *Yellowknife Transportation* a transporté plus de 2,000 tonnes de marchandises.

Le VICE-PRÉSIDENT (M. Best): Était-ce simplement quand la *Northern Transportation* ne pouvait s'en charger?

M. GILCHRIST: Non, je ne le pense pas. C'était en 1958.

M. NIELSEN: Oui, 2,146.5 tonnes; à la page 19, le mémoire de M. Harcourt révèle qu'aucune autre marchandise n'a été transportée par la *Yellowknife* pour la ligne d'alerte préliminaire. Est-ce exact?

M. GILCHRIST: Que je sache, oui.

M. NIELSEN: A votre connaissance, monsieur Harcourt, la *Northern Transportation Company Limited* a-t-elle été désignée par le gouvernement, en 1959, pour parler au nom de tous les transporteurs par eau dans les Territoires du Nord-Ouest, à l'égard des marchandises destinées au réseau d'alerte préliminaire?

M. HARCOURT: D'après mes renseignements, oui.

M. NIELSEN: J'aimerais poser la même question à M. Gilchrist. M. Harcourt, dans son mémoire, dit que suivant les renseignements qu'il a reçus, la *Northern Transportation Company Limited* a été désignée comme porte-parole de tous les transporteurs par eau dans les Territoires du Nord-Ouest.

M. GILCHRIST: Quand cela?

M. NIELSEN: En 1955. Est-ce exact?

M. GILCHRIST: Je ne le sais pas. Il faudra que je me renseigne.

M. NIELSEN: Je vois que vous êtes accompagné de votre conseiller. Je me demande s'il le saurait?

M. NUGENT: Il me semble que cette question est fondamentale et que nous devrions obtenir une réponse sur ce point.

M. GILCHRIST: Il me faudrait obtenir les documents, s'ils existent, pour voir ce qu'il en est. Je n'ai jamais eu l'occasion de revenir là-dessus, pour m'en assurer. Cependant, je crois qu'il convient, en ce moment, de rappeler que la *Northern Transportation* a entrepris ce réapprovisionnement du réseau d'alerte préliminaire sur l'ordre du gouvernement ou à sa demande. Que notre société ait été ou non désignée comme unique porte-parole, je l'ignore. Cela me paraît un peu bizarre; mais, à tout événement, il faudra que je vérifie. Nous allons fouiller nos documents.

Le VICE-PRÉSIDENT (M. Best): Désirez-vous faire des remarques, monsieur Harcourt?

M. HARCOURT: Oui. J'aimerais signaler que la *Northern Transportation* transporte la marchandise destinée au réseau d'alerte préliminaire, sur le Mackenzie à un taux forfaitaire qui porte en particulier sur le transport du pétrole. Voici la disposition:

Les produits du pétrole expédiés en vrac en lots de chargement à bord des chalands et qui sont manutentionnés par l'expéditeur ou en son nom, dans la proportion de 100 p. 100 du volume envoyé par l'expéditeur à partir de l'endroit indiqué à l'alinéa c (2), produits appelés ci-après ladite marchandise.

En discutant cette disposition avec la Commission des transports, nous avons trouvé que la *Northern Transportation Company* doit manutentionner la totalité de la marchandise, à défaut de quoi, elle doit renoncer au contrat. Aucun autre transporteur n'est dans la même situation.

M. GILCHRIST: Avant d'aller plus loin, je puis dire ici qu'en ce qui concerne le gaz produit à Norman-Wells pour le réseau d'alerte préliminaire, la *Yellowknife Transportation* manutentionne toute l'alcalite.

M. HARCOURT: L'alcalite est manutentionnée par l'*Imperial Oil Limited*. La *Yellowknife* a un contrat avec l'*Imperial* pour le transport d'une proportion de 80 p. 100 de ses produits du pétrole expédiés en vrac et dont on a besoin dans

les Territoires du Nord-Ouest; le transport de l'alcalite entre dans cette catégorie de transport. Je constate que l'alcalite, avant sa transformation en essence, à Norman-Wells, n'entre pas dans la catégorie de denrées acheminées vers le réseau d'alerte préliminaire.

M. NIELSEN: Dans son mémoire, M. Simmons a déclaré qu'on a l'habitude, pour la livraison des fournitures destinées au réseau d'alerte préliminaire en Alaska, de demander publiquement des soumissions des expéditeurs de l'Alaska et des autres parties des États-Unis. Pouvez-vous expliquer par une raison valable pourquoi on ne pourrait faire la même chose à l'égard des régions aujourd'hui approvisionnées par la *Northern Transportation Company Limited*?

M. GILCHRIST: Il s'agit de la ligne de conduite du gouvernement et je préférerais ne pas répondre.

M. NIELSEN: Serait-il juste de dire que vous ne voyez aucune raison valable de ne pas le faire?

M. GILCHRIST: Je préfère ne pas me prononcer.

M. NIELSEN: N'est-il pas vrai, monsieur Gilchrist, que la *Yellowknife Transportation Company* et l'*Arctic Shipping Limited* possèdent de l'outillage qui pourrait être utilisé de préférence aux navires qu'exploite la *Northern Transportation Company Limited* et que celle-ci a obtenus des États-Unis?

M. GILCHRIST: Une fois encore, la décision relève du gouvernement.

M. NIELSEN: Je ne vous interroge pas sur la décision. Je vous demande si, à votre avis, la *Yellowknife* et l'*Arctic* ont de l'outillage qui pourrait accomplir le travail qui est exécuté par ces navires venant des États-Unis?

M. GILCHRIST: Je préfère ne pas répondre parce que je ne connais pas parfaitement l'outillage de ces sociétés.

M. NIELSEN: Puis-je poser la même question à M. Harcourt: la *Yellowknife* et l'*Arctic* sont-elles outillées pour accomplir le travail présentement exécuté par ces expéditeurs des États-Unis.

M. HARCOURT: A l'heure actuelle, l'outillage pourrait accomplir le travail en partie, mais non pas en totalité.

M. NIELSEN: Si la *Northern Transportation Company Limited* cessait son exploitation, la *Yellowknife* ou l'*Arctic* ou les deux sociétés ensemble seraient-elles prêtes à se procurer l'outillage nécessaire, ou seraient-elles en mesure de se le procurer?

M. HARCOURT: Oui.

M. NIELSEN: La *Yellowknife* ou l'*Arctic* ou la *Yellowknife* et l'*Arctic* ensemble seraient-elles disposées à acheter ces biens d'équipement s'ils étaient cédés à la *Northern Transportation Company Limited*, ou en seraient-elles capables?

M. HARCOURT: Oui.

M. NIELSEN: On a demandé à M. Harris, de la société *Pacific Western Airlines Limited*, s'il serait ou non en faveur d'un régime de transport intégré, par eau, par terre et par air, dans le bassin Mackenzie. Je vais vous poser la même question.

M. HARCOURT: Oui, je serais en faveur de ce régime. Je pense qu'il profiterait à tous les transporteurs, et à la région du Nord, s'il était à base de livraison, c'est-à-dire, à base de service.

M. DRYSDALE: J'aimerais poser une question supplémentaire. Puisque vous l'avez affirmé, monsieur Harcourt, seriez-vous prêts, vous-même et M. Simmons, à faire une offre déterminée à la *Yellowknife Transportation Company Limited* et à l'*Arctic Shipping Limited*, une offre déterminée au ministre des Transports, et, peut-être, pour qu'elle soit dans les formes légales, une offre

englobant l'*Eldorado* et la *Northern Transportation*, et à déposer cette offre auprès de la Commission des transports? Je pose cette question parce que ce qui intéresse le Comité, je crois, c'est d'avoir un tableau d'ensemble du transport dans le Nord et de connaître le degré d'intervention du gouvernement dans l'entreprise du transport, de savoir dans quelle mesure cette intervention est souhaitable?

Je pense qu'un point a été réglé par l'offre tangible de la *Pacific Western Airlines* et l'annonce, par cette société, que l'offre serait renvoyée à la Commission des transports en vue d'une audience publique.

Dans vos deux mémoires, vous avez proposé un retrait progressif, et je dirais que la seule façon dont vous pourriez aider le Comité et trancher cette difficulté serait de présenter une offre tangible et déterminée quant au service que vous pourriez assurer.

Le Comité pourrait étudier la possibilité d'une recommandation: soit la poursuite de l'affaire, individuellement, par l'intermédiaire des deux commissions, la Commission des transports aériens et la Commission des transports du Canada, soit la demande faite au gouvernement de songer à une révision d'ensemble de la situation du transport dans le Nord, révision qui, comme M. Gilchrist l'a indiqué, serait désirable. Mais en ce qui nous concerne aujourd'hui, je pense que vous devriez faire une offre. Est-ce que je vous mets dans l'embarras?

M. HARCOURT: Nous sommes disposés à faire une offre.

M. DRYSDALE: Et vous, monsieur Simmons?

M. SIMMONS: Oui.

M. DRYSDALE: Au nom de la *Yellowknife* et de l'*Arctic Shipping*, compte tenu des questions discutées avec la *Pacific Western Airlines* et des difficultés qu'a éprouvées M. Gilchrist, il faut le dire en toute justice, à rassembler les données nécessaires, j'espère que vous préparerez une offre détaillée, qui résistera à une étude approfondie comme celle qu'a exécutée la société *Price, Waterhouse*, et que vous serez prêts à mener l'offre à bonne fin.

Le VICE-PRÉSIDENT (M. Best): A votre tour, monsieur Simmons.

M. SIMMONS: Puis-je ajouter que des démarches provisoires ont déjà été faites.

M. NIELSEN: J'allais poursuivre et poser une ou deux autres questions sur le sujet. Je m'en suis remis à M. Drysdale pour une question supplémentaire dans cet ordre d'idées, mais la question supplémentaire s'est révélée un peu plus étendue. Cependant, j'ai encore une ou deux autres questions à poser.

En voici une: M. Harcourt ou M. Simmons pourrait-il nous dire si des lettres formulant des propositions pour l'acquisition de l'actif de la *Northern Transportation Company Limited* ont été adressées à quelque ministre de la Couronne?

M. HARCOURT: Pas par la *Yellowknife Transportation Company*.

M. NIELSEN: Et quant à l'*Arctic*?

M. SIMMONS: Oui, par un groupe qui était très intéressé. Il y a plusieurs mois, j'ai soumis une lettre d'intention au ministre du Commerce, l'honorable George Hees.

M. NIELSEN: C'était une offre d'achat?

M. SIMMONS: L'offre d'entrer en pourparlers et d'établir les préliminaires, pour savoir quelle attitude prendraient les intéressés si nous faisons une offre. Le fond de l'affaire, c'était de préparer le terrain.

M. NIELSEN: Avez-vous reçu une réponse?

M. SIMMONS: Oui, mais je ne l'ai pas apportée. Je ne m'imaginai pas que j'aurais le privilège de comparaître devant ce Comité.

M. NIELSEN: Vous dites que c'était en juin dernier?

M. SIMMONS: C'était l'automne dernier.

M. NIELSEN: Il semblerait, monsieur Gilchrist, d'après ce qui s'est passé en 1955, que le gouvernement a désigné la *Northern Transportation Company Limited* comme la seule société de voituriers affectée au transport pour le réseau d'alerte préliminaire; et il semblerait aussi, d'après le mémoire de M. Harcourt, que n'ayant pas assez d'outillage pour s'acquitter dans le temps de la tâche que lui demandait d'accomplir le gouvernement, la société ait mis en vigueur un programme de construction qui comprenait, entre autres choses déterminées, la construction d'un nouveau navire, tandis que la *Yellowknife Transportation* disposait d'autres articles d'équipement.

Pourriez-vous confirmer ou nier ce que dit M. Harcourt dans son mémoire?

M. GILCHRIST: Comme je l'ai dit déjà, pour bien comprendre sur quoi se fondait cette décision, il me faut parfois me reporter à la transaction conclue à ce moment-là. Il a dû s'agir d'une décision prise ou, du moins d'une négociation engagée avec les autorités responsables d'alors, et cela ne signifie pas exclusivement la *Northern Transportation*. Rappelez-vous que nous effectuons ce travail pour un client qui nous paye en retour et qui a absolument besoin de ce matériel. Il s'agit ici d'une entreprise de défense; je répète que le gouvernement canadien garantit à l'aviation américaine et au département de défense des États-Unis que le matériel qui doit réapprovisionner le réseau d'alerte préliminaire sera livré. Il ne peut y avoir de doute sur la livraison. Le matériel doit être livré.

Le VICE-PRÉSIDENT (M. Best): N'est-il pas vrai, monsieur Gilchrist, que ce sont des sociétés privées qui exécutent certaines livraisons dans des secteurs de l'Arctique? Je pense à l'est de l'Arctique.

M. GILCHRIST: Je ne connais pas l'est de l'Arctique.

M. NIELSEN: M. Harcourt a-t-il quelque chose à dire à ce propos?

M. HARCOURT: Si j'ai bien compris, les postes du réseau d'alerte préliminaire de l'est de l'Arctique sont bel et bien desservis par des sociétés privées. D'autre part, le ministère des Transports demanderait des soumissions pour ce transport et le transport se ferait à la suite de l'adjudication. Cependant, il n'en est pas de même dans le centre de l'Arctique et je ne comprends pas pourquoi la garantie du gouvernement canadien serait nécessaire dans le centre de l'Arctique, quand, apparemment, elle ne l'est pas pour l'est de l'Arctique.

M. NIELSEN: Avez-vous terminé, monsieur Harcourt?

M. HARCOURT: Oui.

M. NIELSEN: J'ai une autre question à poser à M. Gilchrist. N'est-il pas vrai, comme il est dit dans le mémoire de M. Harcourt, que les services de la *Northern Transportation Company Limited* font double emploi sur les routes desservies par la *Yellowknife*?

M. GILCHRIST: Voudriez-vous répéter la question?

M. NIELSEN: N'est-il pas vrai que la *Northern Transportation Company Limited* et la *Yellowknife* desservent dans plusieurs cas les mêmes routes?

M. GILCHRIST: La *Northern Transportation* couvre toute la route de *Waterways* à l'Arctique.

M. NIELSEN: Vos tarifs ne sont-ils pas les mêmes que ceux de la *Yellowknife*, exactement les mêmes?

M. GILCHRIST: Nous relevons de la Commission des transports.

M. NIELSEN: Mais, actuellement, vos tarifs ne sont-ils pas précisément les mêmes que ceux de la *Yellowknife*?

M. GILCHRIST: Nos taux de transport peuvent être différents.

M. NIELSEN: Monsieur Harcourt, vos tarifs ne sont-ils pas précisément les mêmes que ceux de la *Northern Transportation Company Limited*?

M. HARCOURT: Ils sont identiques, c'est-à-dire pour les régions que nous desservons. Cependant, les tarifs que nous appliquons de Hay-River vers le Nord ne sont pas les mêmes que ceux qu'applique la *Northern Transportation* de Fort-Smith vers le nord. Les barèmes reposent à peu près sur les mêmes règles, la base de la *Northern* étant *Waterways* et celle de la *Yellowknife* la rivière la Paix. Toutefois, il arrive que les tarifs de la *Yellowknife*, en particulier à partir de Hay-River, ne soient pas les mêmes que ceux de la *Northern Transportation*, un taux combiné existant dans le cas de la *Yellowknife*. On ne dit pas qu'il s'agit d'un tarif combiné, mais en réalité il l'est et il assure au client le tarif direct à partir de Grimshaw.

M. NIELSEN: Mais vos tarifs de transport par eau sont les mêmes que ceux de la *Northern Transportation Co. Ltd*?

M. HARCOURT: D'un endroit à un autre, oui.

M. NIELSEN: Monsieur Gilchrist, diriez-vous que cela comporte quelque chose de mauvais?

M. GILCHRIST: Non.

M. NIELSEN: J'ai une dernière question à poser. A la page 14 du mémoire de M. Harcourt, il est dit:

En 1955, la société *Alaska Freight Lines*, qui a son siège à Seattle, a envoyé deux remorqueurs et quatre chalands dans l'ouest de l'Arctique canadien.

S'agit-il de la même société *Arctic Freight Lines* qui a violé la souveraineté du Canada en transportant des marchandises destinées au réseau d'alerte préliminaire, traversant le Territoire du Yukon?

M. HARCOURT: C'est la même société.

M. SIMMONS: Oui, la même.

M. NUGENT: Monsieur Harcourt, en parcourant votre mémoire, je remarque à la page 8, à l'alinéa 14 (b), le passage suivant:

La *Western Electric* a très bien compris que la *Northern Transportation Company* représentait tous les voituriers de l'ouest de l'Arctique et du Mackenzie et qu'elle parlait en leur nom.

Avez-vous une lettre ou un télégramme de la *Western Electric* indiquant qu'elle avait vraiment cette impression?

M. HARCOURT: Non, monsieur. Je n'ai que le procès-verbal des entretiens qui ont eu lieu dans le temps entre la *Northern Construction Company* et la *Western Electric*; elles nous ont alors informés qu'il leur serait défendu de traiter avec nous. Elles avaient protesté auprès des autorités du gouvernement du Canada et on leur avait refusé cette permission.

M. NUGENT: Je vois. Je vais tenter de résumer votre argumentation sans en fausser le sens. Veuillez me reprendre, s'il vous plaît, si cela m'arrive. Dans votre mémoire, vous semblez alléguer que la *Northern Transportation* avait été désignée comme seul intermédiaire pour négocier avec la *Western Electric* au sujet du service d'approvisionnement du réseau d'alerte préliminaire; que la société était censée agir au nom de tous les voituriers de la région; que, de l'avis de la *Western Electric*, la *Northern Transportation* parlait au nom de tous; que la *Northern Transportation* était la mandataire de tous les voituriers à l'égard de la négociation du contrat et qu'elle a fait passer ses propres intérêts avant ceux des autres? N'est-il pas vrai aussi, d'après votre mémoire, que la société n'a pas accepté tout le transport qui pouvait éventuellement s'offrir

et que, en réalité, elle n'a pas tenu compte de l'équipement dont disposait votre société et qu'elle n'a agi que dans son propre intérêt? Est-ce là un résumé exact de ce que vous avez dit?

M. HARCOURT: Oui.

M. NIELSON: J'ai encore une question à poser.

Le VICE-PRÉSIDENT (M. Best): M. Nugent a la parole.

M. NUGENT: Je pousserai un peu plus loin mon interrogatoire, monsieur Gilchrist. Quand on vous a questionné sur l'arrangement initial, vous avez semblé hésiter, si je ne me trompe, vous êtes toujours peu disposé à témoigner quant à la situation exacte où se trouvait votre société quand vous avez négocié ce contrat?

M. GILCHRIST: C'est vrai.

M. NUGENT: Et vous croyez que la situation est la même aujourd'hui?

M. GILCHRIST: A ma connaissance. Il faudra que je vérifie cela également.

M. NUGENT: Et, suivant le témoignage qu'a rendu M. Harcourt, le contrat renferme une disposition suivant laquelle toutes les expéditions doivent être transportées par la *Northern Transportation*; de fait, ajoute-t-il, la *Northern Transportation* a signé un accord en vertu duquel, même si elle changeait d'idée, elle ne pourrait, en raison du contrat, offrir ou passer des affaires à la *Yellowknife Transportation*? Est-ce exact?

M. GILCHRIST: S'agit-il de transport sur le Mackenzie?

M. NUGENT: Je n'en suis pas certain.

M. HARCOURT: Sur le Mackenzie.

M. GILCHRIST: Je suis à peu près sûr que ce n'est pas absolument exact. Il peut y avoir une erreur, car, une fois, nous avons passé 2,000 tonnes à cette société.

M. NUGENT: Citiez-vous le texte même du contrat, monsieur Harcourt?

M. HARCOURT: Oui. Non seulement cela, mais nous nous sommes informés auprès de la Commission des transports et je serai heureux de fournir un double de la réponse; on y disait que nous ne pouvions faire de transport pour la *Northern Transportation* d'après les conditions du contrat, du contrat dans sa forme actuelle. C'était en 1957, je crois.

M. GILCHRIST: Je n'ai pas pensé à l'apporter, mais il y a, au sujet de la *Northern Transportation*, un document concernant le transport de produits pétroliers en vrac sur des chalands allant de Norman-Wells à Tuktoyaktuk. Le point de départ n'est pas Hay-River. Le document date du 1^{er} mai 1957, mais un nouveau contrat est conclu chaque année avec l'aviation des États-Unis.

M. HARCOURT: Sur ce point, vous avez parfaitement raison. Ce contrat ne porte que sur le pétrole transporté de Norman-Wells. Depuis 1957, Norman-Wells n'a pas pu fournir ce pétrole, parce qu'il s'agit d'un pétrole qui se liquéfie à très basse température, soit à 70 degrés sous zéro. On produit maintenant à très basse température, à l'intention de la Couronne, à la raffinerie de l'*Imperial Oil*, à Edmonton. Je n'ai pas ici les doubles des contrats subséquents, qui portent sur son transport à partir de Hay-River, et non de Norman-Wells.

M. GILCHRIST: Tout ce que je veux c'est qu'à mon avis cette affirmation n'est pas rigoureusement exacte. Deux choses différentes sont en cause.

M. HARCOURT: C'est vrai, et la chose a été faite en violation du contrat, soit dit en passant, à la demande du ministre.

Le VICE-PRÉSIDENT (M. Best): Puis-je vous interrompre? Pourquoi vous a-t-on offert ces 2,000 tonnes? La chose s'est-elle produite en cette seule occasion?

M. HARCOURT: Dans le temps, nous avions des pourparlers, nous fréquentions les couloirs du gouvernement canadien, pour être autorisés à participer au transport des marchandises destinées au réseau d'alerte préliminaire; je pense que ce fut là un premier résultat direct de ces démarches.

M. NUGENT: Vous dites qu'il y a chaque année un nouveau contrat. Le contrat est-il rédigé à la même date chaque année? Quelle en est la date?

M. GILCHRIST: Je ne suis pas certain que le contrat soit rédigé à la même date chaque année. Il est conclu approximativement à la même date.

M. NUGENT: Pourrions-nous avoir une idée du moment où le contrat actuel se termine et de la date à laquelle on en conclura un nouveau.

M. GILCHRIST: On vient de conclure le nouveau contrat. Les documents ne sont peut-être pas encore définitifs, mais, à l'heure actuelle, on est à étudier les détails.

M. NUGENT: Pourrions-nous obtenir un exemplaire du dernier contrat et pourrions-nous faire déposer le nouveau contrat? Nous aurions ainsi une idée tout à fait exacte de ce qui se passe.

M. GILCHRIST: Nous pourrions vous procurer ces documents.

M. NUGENT: Je me demande si le moment serait approprié pour nous demander si nous devrions faire venir le sous-ministre pour témoigner devant le Comité au sujet des instructions que reçoit la *Northern Transportation* et de la qualité que la société avait pour agir dans la négociation du contrat avec la *Western Electric* pour l'approvisionnement du réseau d'alerte préliminaire. En réalité, pourquoi la société *Western Electric* a-t-elle compris que la *Northern Transportation* était, de fait, dans les négociations, le mandataire de toutes les autres sociétés? J'aimerais interroger le sous-ministre pour savoir si la *Northern Transportation* s'est réellement approprié le contrat.

Le VICE-PRÉSIDENT (M. Best): Vous parlez du sous-ministre des Transports?

M. NUGENT: Oui. J'imagine que la majeure partie des documents ont dû lui passer entre les mains.

M. NIELSEN: Le comité de direction voudrait-il se charger de cela, comme c'est la pratique habituelle?

M. NUGENT: Très bien. J'aimerais que le comité de direction examine la proposition, car, franchement, je suis fort étonné. Le mémoire et les arguments qu'a présentés M. Harcourt indiquent, entre deux sociétés, des négociations relatives à un contrat de caractère privé qui pourraient certes donner lieu à des poursuites judiciaires en règle, de la part des autres sociétés, contre ce mandataire qui a abusé de leur confiance; en d'autres circonstances, peut-être, si le mémoire rapportait des faits erronés, il y aurait en quelque sorte diffamation à l'égard de la société intéressée. J'estime que les accusations ou que la ligne de conduite adoptée ont un caractère si graves que je ne vois pas comment nous pourrions nous exempter d'approfondir un peu la chose et de voir exactement ce qui s'est passé.

Le VICE-PRÉSIDENT (M. Best): Messieurs, nous allons manquer de temps. Je pense que M. Nugent a raison; comme M. Nielsen l'a proposé, la question pourrait être étudiée par le comité de direction. Comme vous le savez, notre programme est d'aller à Chalk-River dans une semaine; nous aimerions passer au moins une séance en compagnie de M. Gray, de l'*Atomic Energy*, dont la comparution a été retardée à jeudi prochain. Il est maintenant 11 heures et demie et si nous désirons interroger ces messieurs davantage, nous ferions mieux d'agir en conséquence. Notre programme est chargé.

M. NUGENT: Puis-je dire que, même si nous sommes un peu pressés par le temps, il y a deux questions qu'il importe au Comité d'examiner: (1) La

Northern Transportation, a-t-elle agi conformément aux instructions qu'elle avait reçues et (2) cette façon de procéder est-elle contraire aux normes reconnues? Même si elle a reçu des instructions en ce sens, la *Northern Transportation* doit-elle continuer d'agir de cette façon?

M. Gilchrist nous dit que la société est sur le point de signer un nouveau contrat d'un an, si en persistant dans cette voie, on s'écarte, pour une raison ou pour une autre, des normes publiques reconnues, nous devrions agir très rapidement et tâcher de remédier à la situation, dans une certaine mesure.

M. DRYSDALE: J'aimerais appuyer M. Nugent et je me demande s'il serait possible au Comité, si cela lui convenait, de songer à convoquer M. Baldwin, soit cet après-midi, soit ce soir. Je crois qu'il est important que le sous-ministre vienne, car il est en cause. D'ailleurs, MM. Harcourt et Simmons sont en ville et je ne pense pas que nous devrions leur causer des dépenses inutiles en attendant à demain.

M. NUGENT: Il me coûte de le dire, mais cet après-midi et ce soir, j'ai l'intention de prendre part au débat de la Chambre sur les affaires extérieures.

M. SLOGAN: Il en est de même pour moi.

M. DRYSDALE: On ne doit pas faire de publicité ici.

Le VICE-PRÉSIDENT (M. Best): J'avais l'intention de faire de même, et, maintenant, je dois être absent ce soir. Demain matin vous agréerait-il? Je pense que nous pourrions nous étendre davantage sur le sujet si nous ajournions la séance à demain matin.

M. NIELSEN: C'est une de ces choses dont s'occupe ordinairement le comité de direction.

M. GILCHRIST: Monsieur le président, en ce moment, puis-je déposer le décret du conseil adopté chaque année au sujet des navires de la *Northern Transportation* en vue du réapprovisionnement du réseau d'alerte préliminaire?

Des voix: D'accord!

M. GILCHRIST: Voici le texte du décret:

Résidence du gouverneur général, Ottawa, ce jeudi 26^e jour de février 1959

Excellence,

Le gouverneur général en conseil:

Son Excellence le gouverneur général en conseil, sur la recommandation conjointe du ministre du Revenu national et du ministre des Transports, conformément à l'article 673 de la Loi sur la marine marchande du Canada, daigne par les présentes déclarer que les dispositions de la partie XIII de la Loi sur la marine marchande du Canada ne s'appliqueront pas aux navires de la marine des États-Unis énumérés ci-dessous, pendant la saison de navigation de 1959, lorsque ces navires seront employés uniquement et exclusivement pour le transport et la livraison des marchandises du gouvernement des États-Unis, d'origine canadienne ou américaine, destinées au réapprovisionnement du réseau d'alerte préliminaire.

M. DRYSDALE: Je me demande si nous pourrions élucider cette affaire. Puisqu'il n'est pas nécessaire que cela paraisse au compte rendu, pourrions-nous siéger à huis clos pour discuter si nous devons convoquer le sous-ministre?

M. NIELSEN: Mais j'ai une ou deux questions à poser aux témoins.

Le VICE-PRÉSIDENT (M. Best): Voulez-vous dire pour discuter de la date de notre prochaine réunion?

M. DRYSDALE: Oui.

M. NIELSEN: Assurément, le Comité avait l'habitude, et les autres comités également, depuis des années, de renvoyer au comité de direction les demandes de députés à propos de la séance suivante; eu égard à la convenance personnelle des députés, le comité de direction prenait une décision.

Le VICE-PRÉSIDENT (*M. Best*): A mon avis, le Comité de direction devrait se réunir immédiatement après la séance, vu qu'on s'est montré intéressé à faire venir M. Baldwin. Si les membres du Comité, comme ils viennent de le faire, indiquent quand il leur agréerait davantage de siéger de nouveau, le comité de direction pourrait se réunir immédiatement après la séance et décider si nous devons tenir une réunion ce soir ou demain matin.

M. DRYSDALE: La fonction du comité de direction est d'indiquer la marche à suivre, sous réserve de l'approbation de tous les membres du Comité. Je voulais que les délibérations ne soient pas inscrites dans le compte rendu, mais si elles doivent l'être, je vais maintenant parler ouvertement. Nous avons ici tous les membres du Comité qui seront présents.

Je croyais que la séance serait peut-être reprise demain. Je me trompe peut-être, mais je pense que la question est suffisamment importante et que nous devons songer à M. Simmons et à M. Harcourt.

Le VICE-PRÉSIDENT (*M. Best*): La principale raison pour laquelle j'ai proposé une réunion du comité de direction c'est que nous devons déterminer si le sous-ministre est disponible et décider du moment d'une autre réunion.

M. DRYSDALE: Je donnerais mon assentiment à la réunion du comité de direction, si celui-ci est autorisé à convoquer une réunion pour cet après-midi, pour ce soir ou pour demain matin.

M. SLOGAN: Serait-il possible de nous réunir à 7 heures ce soir?

M. DRYSDALE: Si vous en donnez l'autorisation au comité de direction, il peut se charger de l'affaire.

Le VICE-PRÉSIDENT (*M. Best*): Il me semble que demain matin serait plus avantageux. Je sais que je ne puis être ici ce soir.

M. BATTEN: Disons donc 9 heures et demie demain matin, monsieur le président.

Le VICE-PRÉSIDENT (*M. Best*): Pourvu que M. Baldwin soit disponible à ce moment-là.

M. BATTEN: Nous avons une heure et demie avant l'ouverture de la Chambre.

Le VICE-PRÉSIDENT (*M. Best*): Le Comité est-il d'accord? Désirez-vous continuer à interroger les témoins aujourd'hui?

M. NIELSEN: Oui, monsieur le président.

Le VICE-PRÉSIDENT (*M. Best*): Préférez-vous siéger après midi aujourd'hui?

M. DRYSDALE: Nous verrons à ce moment-là.

M. NIELSEN: Monsieur Gilchrist, pourriez-vous obtenir pour le Comité les chiffres des frais annuels d'exploitation de la N.T.C.L. des revenus annuels de la dépréciation, ainsi que des frais d'administration pour chaque année depuis dix ans, et les déposer auprès du Comité à la prochaine réunion?

M. GILCHRIST: J'ai tous les chiffres ici, depuis 1951.

M. NIELSEN: Pouvez-vous préparer des tableaux à peu près semblables à ceux qui figurent à la dernière page du mémoire de M. Harcourt, pour que nous puissions établir des comparaisons? Il n'est pas nécessaire que les chiffres soient aussi détaillés, mais le montant global nous intéresse.

Je n'ai qu'une autre question à poser à M. Simmons, monsieur le président. Le Comité doit-il comprendre, monsieur Simmons, qu'en ce qui concerne

l'affirmation de M. Harcourt portant sur ce qui s'est passé en 1955 et par la suite, vous n'êtes pas d'accord avec les directives qu'a données dans le temps le gouvernement au sujet du transport des marchandises destinées au réseau d'alerte préliminaire?

M. SIMMONS: Je n'approuve certainement pas ces directives. Je crois que M. Harcourt a fait un très bon exposé de la concurrence qui existe dans le bassin du Mackenzie entre les sociétés de la Couronne et l'entreprise privée. Or, les sociétés de la Couronne justifient leur présence, aux étapes de la colonisation, quand elles assurent le transport et ouvrent certaines régions éloignées, tandis que les Canadiens ne veulent pas risquer leurs capitaux. Mais quand l'entreprise privée est disposée et est prête à assumer la succession, je suis fermement convaincu qu'on devrait lui permettre de le faire, pourvu, naturellement, qu'elle soit assez solide et puisse prouver à la satisfaction du gouvernement que les services rendus correspondront aux normes d'exploitation des sociétés de la Couronne. En toute justice pour les fonctionnaires de la *Northern Transportation Company*, permettez-moi d'ajouter que, à mon avis, cette société de la Couronne a assuré et assure encore un bon service; cependant, je crois qu'il est injuste qu'elle fasse concurrence à l'industrie privée qui dispose maintenant des méthodes et des biens d'équipement nécessaires à l'exécution du travail. C'est simplement priver les contribuables canadiens de l'exercice de droits légitimes.

M. NIELSEN: Une dernière question, monsieur Simmons. Si vous faites appel aux nombreuses années d'expérience que vous avez du Nord, diriez-vous que la mise en valeur du Nord avancerait plus rapidement ou plus lentement si on permettait à l'entreprise privée de se développer librement dans le Nord, sans subir la concurrence des sociétés de la Couronne?

M. SIMMONS: Sans aucun doute.

M. NIELSEN: Plus rapidement ou plus lentement?

M. SIMMONS: Bien entendu, dans les régions éloignées, comme je l'ai dit précédemment, le gouvernement, dans certains cas, devrait venir à la rescousse pour assurer des services dans les cas où l'on n'est pas prêt à risquer des capitaux.

M. NIELSEN: Est-ce que la mise en valeur du bassin de Mackenzie se ferait plus rapidement si la *Northern Transportation Company Limited* demeurerait sur les lieux?

M. SIMMONS: Non, je ne crois pas.

M. SLOGAN: Je n'ai qu'une autre question à poser. Si la *Northern Transportation* était vendue croyez-vous que les sociétés privées qui l'achèteraient, sans les navires qui sont présentement loués des États-Unis, pourraient poursuivre l'exploitation de la même manière que la *Northern Transportation*?

M. SIMMONS: Absolument. Quels que soient les acheteurs de la *Northern Transportation*, le cas échéant, on prendra des dispositions pour l'acquisition d'outillage convenable qui permettra l'exécution d'un travail satisfaisant et pour le gouvernement et pour tous les intéressés.

M. SLOGAN: Pour ces sociétés, serait-il économique d'acheter des navires de ce genre?

M. SIMMONS: Oui, surtout dans l'ouest et dans le centre de l'Arctique. Il faut à ces endroits des navires adaptés au débarquement en eau peu profonde. Ce nouveau navire que nous transformons se prêtera parfaitement à ce genre de travail. Nous avons aussi un remorqueur d'eau profonde pour touer le cargo le long de la côte ou d'autres navires pour la navigation fluviale, c'est-à-dire pour recueillir des marchandises à Tuktoyaktuk et les diriger vers différentes destinations. Pour les marchandises qu'on recueille le long du fleuve et pour

celles qui proviennent de Vancouver, je pense qu'il faudrait maintenir ces services de transport. Apparemment, le Mackenzie est l'artère par excellence pour l'ouest des Territoires du Nord-Ouest; bien entendu, la majeure partie des marchandises sera transportée par cette voie pendant des années encore, jusqu'à ce que d'autres moyens de transport soient disponibles.

M. SLOGAN: Si on éliminait la *Northern Transportation* et si elle était incorporée à des sociétés privées, pensez-vous que le surcroît d'affaires accordées aux sociétés privées, tendrait à faire baisser les taux de transport du réseau?

M. SIMMONS: Dès maintenant, si nous pouvions obtenir un volume d'affaires suffisant, nous pourrions abaisser de beaucoup les tarifs, mais avec le volume réduit que nous obtenons depuis trois ans, nous sommes simplement chanceux d'avoir survécu.

M. HARCOURT: Je crois que M. Simmons parle des taux moyens de transport dans l'Arctique, lesquels sont maintenant de 11c. la tonne-mille; une réduction serait incontestablement possible.

Le VICE-PRÉSIDENT (M. Best): Cela m'est venu à l'idée quand, dans votre mémoire, vous avez exposé les faits. Pourrais-je développer la question de M. Slogan? Est-il vrai de dire que vos deux sociétés font concurrence, presque à prix égal, à la *Northern Transportation Company*, lorsque les routes sont les mêmes? Croyez-vous que vos deux sociétés pourraient réduire leurs tarifs si elles disposaient des commandes qui vont présentement à la *Northern Transportation*?

M. HARCOURT: Une réserve est ici nécessaire: ce ne sont pas mes deux sociétés.

Le VICE-PRÉSIDENT (M. Best): Je m'adresse à vous deux, messieurs?

M. HARCOURT: Au sujet du transport sur le Mackenzie, en ce qui concerne la *Yellowknife Transportation*, il est possible qu'un volume accru entraîne une diminution des tarifs. Il faudrait aussi, pour atteindre ce but, employer de l'outillage plus efficace. L'expansion du Nord a été très rapide. Les chalands du début, qu'on utilisait en 1932, étaient de petits chalands de bois, d'une capacité de 60 à 70 tonnes.

M. SIMMONS: Je parlais du Mackenzie.

M. HARCOURT: Oui, nous avons maintenant des chalands qui partent de Hay-River et qui peuvent transporter 1,000 tonnes sur les eaux du Mackenzie. En 1932, on estimait qu'un remorqueur d'une puissance de 100 chevaux était un gros navire; le dernier vaisseau que nous avons mis en service a une puissance de 2,808 chevaux et il peut présentement, d'une seule touée, transporter 4,000 tonnes sur le Mackenzie, tandis que les anciens remorqueurs ne pouvaient tirer 300 tonnes. A cet égard, l'économie réalisée sur le volume du transport est telle que les taux pourraient, je crois, être légèrement réduits; mais n'oubliez pas que nous devons, d'autre part, faire face à une augmentation annuelle de 8 p. 100 des frais d'exploitation. Nous en arrivons à un point où, à moins que le volume n'augmente et que l'efficacité ne règne, l'accroissement des frais va tellement rogner la différence dans notre bilan que les tarifs devront être haussés.

M. STEWART: Quelle proportion de votre taux de transport serait affectée, depuis votre tête de pont jusqu'au lieu de livraison, par exemple?

M. HARCOURT: Si je comprends bien, vous parlez maintenant de l'*Arctic Shipping*?

M. STEWART: Dans le mémoire de l'*Arctic Shipping*, on dit que vous allez fournir de l'outillage pour transporter la marchandise depuis le point de transbordement, sur l'eau, jusqu'à destination, et je me demandais quel pourcentage exactement vous y consacreriez?

M. HARCOURT: Si je comprends bien, il y aura charge supplémentaire d'après le volume transporté.

M. SIMMONS: Me permettez-vous de développer ce dernier point? Si nous obtenons le volume, les taux seront réduits, ce qui, probablement, compensera pour les frais supplémentaires de transport jusqu'au point de destination.

M. STEWART: Mais ce seraient des frais supplémentaires, n'est-ce pas?

M. DRYSDALE: Monsieur Harcourt, pourriez-vous, en comparant vos tarifs à ceux de la *Northern Transportation*, indiquer quel pourcentage de votre revenu provient des taux convenus?

M. HARCOURT: Nous n'avons pas de taux convenus.

M. DRYSDALE: Puis-je simplement demander à M. Gilchrist s'il pourrait développer certaines affirmations faites précédemment au sujet de l'approvisionnement du réseau d'alerte préliminaire? Vous avez parlé deux ou trois fois d'une garantie, monsieur Gilchrist. Pourriez-vous expliquer la nature de cette garantie? La garantie se trouve-t-elle dans le contrat? En d'autres termes, vous avez dit qu'il y a une garantie assurant la fourniture des marchandises demandées par le gouvernement américain. S'agit-il plutôt d'une proposition du gouvernement canadien?

M. GILCHRIST: J'ai ici deux lettres qui pourraient vous être utiles. Elles ne portent pas entièrement sur ce point, mais elles indiquent assez bien ce qui s'est passé avant qu'on en vienne à cet arrangement.

M. DRYSDALE: Avant que vous lisiez ces lettres, je vous demanderai ceci: quand vous parlez d'une garantie s'agit-il d'une garantie contractuelle?

M. GILCHRIST: Il peut y avoir en réalité entente écrite entre les deux gouvernements, mais je n'ai pas ce document.

M. DRYSDALE: Précisément, quelles sont vos garanties?

M. GILCHRIST: Nous garantissons que les marchandises arriveront à destination au moment voulu.

M. DRYSDALE: Bien entendu, cela est subordonné aux conditions de navigation, n'est-ce pas?

M. GILCHRIST: Non, il ne peut y avoir de doute, par suite des conditions atmosphériques, quand il s'agit du réapprovisionnement du réseau d'alerte préliminaire. La marchandise doit être là.

M. DRYSDALE: Vous garantissez la livraison à des dates déterminées?

M. GILCHRIST: Non pas peut-être à des dates déterminées mais à temps pour satisfaire aux exigences de l'année qui vient. Autrement dit, peu importe comment les marchandises arrivent: elles doivent arriver. Le gouvernement canadien serait tenu, si les navires étaient pris dans les glaces ou qu'il advient quelque chose de semblable, ou bien si les navires étaient en panne ou faisaient naufrage avant l'arrivée, avant la livraison des marchandises à destination, d'expédier la marchandise par air ou de prendre d'autres dispositions.

M. DRYSDALE: Monsieur Harcourt, consentiriez-vous à donner une pareille garantie ou seriez-vous en mesure d'en donner une si vous aviez l'occasion de participer au ravitaillement du réseau d'alerte préliminaire? Autrement dit, seriez-vous disposé à donner la garantie formelle, comme M. Gilchrist doit le faire, que le matériel sera livré sans égard aux prix ou aux moyens?

M. HARCOURT: Monsieur Drysdale, à cet égard, les conditions qui règnent dans le centre de l'Arctique ne diffèrent pas de celles qu'on trouve dans l'est de l'Arctique. La glace de l'année fond et permet la navigation en haute mer.

M. DRYSDALE: Pourriez-vous d'abord répondre à ma question, puis développer votre réponse?

M. NIELSEN: M. Harcourt essaie de répondre.

M. DRYSDALE: Je voudrais qu'il s'en tienne strictement à ma question. Seriez-vous disposé, monsieur Gilchrist—je ne parle pas ici des conditions de température—à répondre précisément à ma question? Si vous voulez parler ensuite de la température, je serai prêt à écouter. Voici ma question: si vous pouviez obtenir la commande de ravitaillement du réseau d'alerte préliminaire, seriez-vous disposé à accorder au gouvernement américain la même garantie que donne apparemment M. Gilchrist, c'est-à-dire que sans égard aux conditions de température, aux cas de force majeure, aux grèves, etc. et sans égard non plus aux méthodes de transport ou aux frais, vous seriez disposé à transporter le matériel à destination?

M. HARCOURT: Nous sommes disposés à donner la garantie qu'on offre aux termes de la Loi sur la marine marchande du Canada, garantie qu'on offre pour l'est de l'Arctique et qu'on offrait pour l'ouest. Nous ne sommes pas disposés à garantir qu'advenant des cas de force majeure, des grèves ou quelque chose de semblable, nous livrerons la marchandise.

M. DRYSDALE: M. Gilchrist a indiqué qu'il y aurait obligation pour la *Northern Transportation* ou pour le gouvernement du Canada, d'assurer la livraison par avion.

M. HARCOURT: Les conditions ne sont pas les mêmes dans l'est de l'Arctique.

M. NIELSEN: Êtes-vous prêts à accorder la même garantie que la *Northern Transportation Company Limited*?

M. HARCOURT: Je ne sais pas en quoi consiste cette garantie.

M. GILCHRIST: Je puis dire que quelque soit l'arrangement conclu avec une entreprise privée dans l'est de l'Arctique, il y a quelque part en cela la garantie donnée par quelqu'un que les postes seront réapprovisionnés d'une manière quelconque, puisqu'ils doivent l'être.

M. HARCOURT: Puis-je faire des commentaires sur ce point? Dans un contrat accordé par le ministère des Transports pour la livraison de marchandises dans l'est de l'Arctique, le voiturier n'encourt aucune obligation. Le transport est payé d'avance, il n'y a pas de garantie.

M. DRYSDALE: Mais, monsieur Harcourt, le réseau d'alerte préliminaire semble, d'après ce qu'a dit M. Gilchrist, être rangé dans une catégorie un peu différente?

M. HARCOURT: Je parle précisément du réseau d'alerte préliminaire.

M. DRYSDALE: Donc, vous prétendez, d'après ce que je comprends, que vous seriez disposés à souscrire à un contrat fédéral comportant garantie; puis, il s'agirait d'obtenir du gouvernement du Canada qu'il se porte garanti lui aussi, en dernier ressort au cas où il serait nécessaire, advenant du mauvais temps, une grève ou un cas de force majeure, d'expédier les approvisionnements par avion ou autrement?

M. HARCOURT: Le gouvernement du Canada accorde une garantie dans l'est de l'Arctique. La *Yellowknife Transportation* et l'*Arctic Shipping* sont disposées à effectuer le travail aux conditions qui figurent dans la Loi sur la marine marchande du Canada et dans la Loi sur le transport des marchandises par eau.

M. STEWART: Ces sociétés assument les obligations du voiturier public?

M. HARCOURT: Oui, incontestablement.

M. BATTEN: J'aimerais poser une question, monsieur le président. On a parlé d'un chemin de fer qu'on construirait dans cette région. Quel effet aurait-il sur la *Northern Transportation*?

M. GILCHRIST: Peu d'effet, pour autant que je puisse m'imaginer. Comme je l'ai dit précédemment au sein du Comité, je ne veux pas me laisser entraîner dans une discussion sur ce point.

M. BATTEN: Je vous comprends.

M. GILCHRIST: Si le chemin de fer suivait la route de l'est, nous déciderions peut-être de transférer notre base actuelle de Waterways à l'endroit où la voie traverserait la rivière la Paix. Cela contribuerait peut-être à réduire le coût du transport par eau. Mais la réduction serait probablement contrebalancée par l'addition des frais de chemin de fer. Il serait peut-être à notre avantage de déplacer la base de notre exploitation, car la rivière la Paix est plus facilement navigable que l'Athabaska. Les chargements peuvent être plus considérables.

M. BATTEN: Monsieur le président, je ne m'intéresse pas à la route que prendra le chemin de fer. Je ne voulais pas engager M. Gilchrist dans une discussion sur ce point. Je me préoccupe simplement de la voie fluviale. La construction aurait-elle un effet sur la *Yellowknife*, monsieur Harcourt?

M. HARCOURT: Elle aurait pour effet de fournir une tête de ligne à notre base d'opération, sur le Grand lac des Esclaves. La tête de ligne est présentement à Grimshaw (Alberta), à 400 miles de distance.

Le VICE-PRÉSIDENT (M. Best): Y a-t-il d'autres questions?

M. HARCOURT: J'aimerais à développer un peu plus le sujet. Grimshaw se trouve à 400 miles, directement au sud. La carte que vous avez là ne le montre pas. Grimshaw (Alberta) est à 16 milles à l'ouest de la rivière la Paix. La grande route du Mackenzie commence à Grimshaw et se rend à 385 miles de distance, à Hay-River. Un chemin de fer qui irait quelque part sur la rive sud du Grand lac des Esclaves offrirait immédiatement une tête de ligne pour l'exploitation de la région du Grand lac des Esclaves, et à partir de là, vers le Nord. Il isolerait complètement la section sud. Présentement, il nous arrive à Hay-River, venant de Grimshaw par la route, des marchandises que nous transportons à Fort-Smith au lieu de passer par Waterways, à cause du facteur temps et parce qu'il y a un chemin qui mène à Hay-River, et qu'il n'y en a pas pour Waterways.

Le VICE-PRÉSIDENT (M. Best): Messieurs, seriez-vous disponibles pour une réunion demain matin?

M. GODIN: A quelle heure demain?

Le VICE-PRÉSIDENT (M. Best): A 9 heures et demie. A ce que je vois, une réunion cet après-midi ou ce soir serait plus difficile pour la plupart d'entre nous.

M. BATTEN: Je serais incapable de venir cet après-midi ou ce soir.

Le VICE-PRÉSIDENT (M. Best): Si la chose est possible, nous aurons une réunion demain matin. Le sous-comité va se réunir maintenant.

CHAMBRE DES COMMUNES

Quatrième session de la vingt-quatrième législature

1960-1961

COMITÉ SPÉCIAL

DES

RECHERCHES

Président: M. J. W. MURPHY

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 16

NORTHERN TRANSPORTATION COMPANY LIMITED

SÉANCE DU VENDREDI 28 AVRIL 1961

TÉMOINS:

M. W. M. Gilchrist, président de la *Northern Transportation Company Limited*; M. R. E. Harcourt, président de la *Yellowknife Transportation Company*; M. Aubrey Simmons, président de l'*Arctic Shipping Company*; M. J. R. Baldwin, sous-ministre, ministère des Transports; et M. J. E. Devine, adjoint général à la direction.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.

IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1961

COMITÉ SPÉCIAL DES RECHERCHES

Président: M. J. W. Murphy

Vice-président: M. C. A. Best

et MM.

Aiken

Batten

Bissonnette

Bourget

Brunsdén

Coates

Drysdale

Dumas

Forgie

Godin

Martel

McIlraith

Nielsen

Payne

Pitman

Robinson

Slogan

Stewart

Secrétaire du comité,

J. E. O'Connor.

PROCÈS-VERBAL

VENDREDI 28 avril 1961

(17)

Le comité spécial des recherches se réunit à 9 heures 38, sous la présidence de M. C. A. Best, vice-président.

Présents: MM. Aiken, Batten, Best, Drysdale, Nielsen, Nugent, Pitman, Robinson, Slogan et Stewart, 10.

Aussi présents: MM. W. M. Gilchrist, président de la *Northern Transportation Company Limited*; R. E. Harcourt, président de la *Yellowknife Transportation Company*; Aubrey Simmons, président de l'*Arctic Shipping Company*; J. R. Baldwin, sous-ministre des Transports et J. E. Devine, adjoint général à la direction.

M. Gilchrist répond aux questions posées aux réunions précédentes du comité et dépose l'état des recettes de la *Northern Transportation Company Limited* au 31 décembre des années 1951 à 1960 qui figurera en appendice du procès-verbal d'aujourd'hui. (*Voir appendice «A»*).

MM. Baldwin, Harcourt et Simmons sont interrogés au sujet du rôle joué par la *Northern Transportation Company Limited* dans le réapprovisionnement des emplacements de la ligne DEW et au sujet des conventions signées par la N.T.C.L. et les autorités américaines.

A 11 heures, la séance est suspendue et reprise plus tard.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(18)

La séance reprend à 1 heure 45 sous la présidence de M. C. A. Best, vice-président.

Présents: MM. Aiken, Batten, Best, Drysdale, Martel, Nielsen, Nugent, Robinson et Stewart, 9.

Aussi présents: Les mêmes délégués qu'à la séance de la matinée.

M. Baldwin est interpellé et on continue de l'interroger au sujet du ravitaillement des postes de la ligne DEW et de la garantie de service donnée par l'État.

M. Harcourt est interpellé à nouveau et donne lecture d'une lettre de l'honorable George Prud'homme concernant l'utilisation éventuelle des installations de Yellowknife pour le ravitaillement des chantiers de construction de la ligne DEW. Il est interrogé à nouveau au sujet de l'activité actuelle de la *Yellowknife Transportation Company*.

M. Gilchrist est interrogé brièvement à propos du transport de l'équipement de forage dans l'ouest de l'Arctique.

A 2 heures 25, le comité s'ajourne jusqu'au mardi 2 mai 1961, à 9 heures 30 du matin.

Le secrétaire du comité,
J. E. O'Connor.

TÉMOIGNAGES

VENDREDI 28 avril 1961

9 heures 30

Le VICE-PRÉSIDENT (*M. Best*) : Messieurs, nous avons le quorum. Pour commencer, M. Gilchrist a demandé l'autorisation de répondre aux questions posées antérieurement.

M. W. M. GILCHRIST (*président de la Northern Transportation Company Limited*) : M. Nielsen a demandé l'extrait du compte des frais et bénéfices des dix dernières années de la *Northern Transportation Company Limited*. Le voici mais je ne sais si vous désirez que j'en donne lecture.

M. le VICE-PRÉSIDENT (*M. Best*) : Nous pouvons le faire figurer en appendice au procès-verbal.

M. GILCHRIST : On s'est aussi informé du contrat qui nous lie actuellement avec les États-Unis à propos de la ligne DEW. Le contrat de 1961 est signé. Le contrat signé chaque année est en réalité une modification apportée au contrat original mais je ne puis le déposer sans obtenir au préalable l'autorisation de l'Aviation américaine. Nous pouvons la demander si vous le désirez.

M. le VICE-PRÉSIDENT (*M. Best*) : Tient-on à ce qu'on demande cette autorisation ?

M. NUGENT : Je voudrais voir le contrat.

M. GILCHRIST : Je ne sais si on peut le déposer mais j'en ferai la demande.

Au sujet du tarif convenu pour le transport du pétrole par le Mackenzie, on a semblé croire, hier, que nous violerions le contrat en cédant une partie du transport à la *Yellowknife Transportation*. Il n'en est rien. Aux termes du tarif convenu, le client ou l'expéditeur s'engage à faire transporter toutes les marchandises énumérées dans le tarif convenu par l'entreprise de transport. Toutefois, cette dernière peut confier ce transport à une autre entreprise si elle le juge bon. Le tarif de la deuxième entreprise de transport est naturellement le même que le tarif convenu.

On nous a également demandé de répondre à une question en plusieurs parties posées à la Chambre des communes le 19 juin 1959 et relevée dans le mémoire de M. Harcourt, en donnant les renseignements voulus concernant 1959 et 1960. Je n'ai pas encore ces renseignements mais nous pourrions les obtenir et les déposer à une réunion ultérieure, si le comité le désire.

M. le VICE-PRÉSIDENT (*M. Best*) : Puis-je éclaircir ce point ? S'agit-il du tableau de la page 18 ?

M. GILCHRIST : C'est toute la question, en effet. Elle comporte plusieurs parties. Nous pourrions avoir les renseignements d'ici une semaine.

M. NIELSEN : Une question resté pendante, celle du prix de la soumission de M. Edison.

M. GILCHRIST : On le saura dès qu'il l'aura soumise.

M. le VICE-PRÉSIDENT (*M. Best*) : Hier, vous avez demandé que M. J. R. Baldwin, sous-ministre des Transports, assiste à la séance de ce matin. Monsieur Baldwin, voulez-vous avancer ? Nous sommes heureux que vous ayez pu venir malgré la brièveté du délai de convocation.

Monsieur Baldwin, vous savez sans doute que votre nom a été prononcé à propos de la *Northern Transportation Company* et du mémoire appuyé par la *Yellowknife Transportation et l'Arctic Shipping Limited*. Quelques membres du comité voudraient vous poser des questions. Le comité interrogera MM. Simmons et Harcourt également. Voulez-vous vous avancer, messieurs. Nous voudrions aussi avoir M. Gilchrist tout près.

M. NUGENT: Monsieur Baldwin, je ne sais si vous avez pu lire le mémoire présenté par M. Harcourt; certains points du mémoire m'ont beaucoup intéressé. M. Gilchrist n'a pu nous fournir tous les renseignements. Il s'agit de la ligne DEW, du contrat conclu par la *Western Electric* et la *Northern Transportation* pour le ravitaillement de la ligne DEW. Voici ce que dit le paragraphe 7, la page 6 du mémoire de M. Harcourt:

Le gouvernement fédéral a institué la *Northern Transportation Company Limited* transporteur officiel et agent de tous les transporteurs par eau de l'ouest de l'Arctique.

Monsieur Baldwin, pouvez-vous nous dire si la *Northern Transportation Company* a servi comme agent de tous les transporteurs par eau de l'ouest de l'Arctique à ce propos?

M. J. R. BALDWIN (*sous-ministre des Transports*): Voudriez-vous m'indiquer la page?

M. NUGENT: Page 6, paragraphe 7.

M. BALDWIN: Est-ce le mémoire extrait de celui de 1955? Si la *Northern Transportation Company* a été instituée mandataire de l'Etat fédéral—et je ne pense pas que ce soit exactement le mot—cela s'est fait plus tard, pour autant que je sache, pour le ravitaillement de la ligne DEW dans l'ouest de l'Arctique, durant la phase d'exploitation. Durant la phase de construction, l'Etat en tant que tel n'a pas pris part aux négociations qui se sont déroulées avec les Américains.

M. NUGENT: Ce qui m'intéresse n'est pas de savoir si c'est bien la date mais je crois qu'à un moment donné, la *Northern Transportation Company* a conclu cette convention avec la *Western Electric*.

M. BALDWIN: Avec la *Federal Electric*, qui est chargée de l'exploitation.

M. NUGENT: Avec la *Federal Electric*, monsieur Baldwin, et à ce moment-là, était-elle l'agent des transporteurs de l'ouest de l'Arctique?

M. BALDWIN: L'Etat a institué la *Northern Transportation* mandataire pour signer les contrats concernant le réapprovisionnement du secteur ouest de la ligne DEW avec l'organisme américain préposé au fonctionnement. C'est la meilleure façon de décrire la situation, d'après moi.

M. NUGENT: Au nom de qui?

M. BALDWIN: Au nom de l'Etat fédéral.

M. NUGENT: Et la société a été instituée mandataire de l'Etat fédéral pour organiser le ravitaillement? A quel titre l'organisait-elle et à quel titre a-t-elle été choisie pour être le fournisseur ou l'agent de transport du ravitaillement?

M. BALDWIN: Il appartenait à la *Northern Transportation* d'en décider, il me semble, sauf pour ce qui est de l'ouest de l'Arctique, région pour laquelle nous et les Américains avons formulé certaines réserves en vue de garantir à la F.E.C. un ravitaillement parfait.

M. NUGENT: Vous croyez mais vous n'en êtes pas sûr; y a-t-il quelqu'un qui soit mieux au courant des arrangements pris?

M. BALDWIN: Non, je ne me suis pas occupé de la phase de construction mais des négociations qui se sont déroulées avec les États-Unis à cette époque. On cherchait à obtenir d'eux que le nouveau ravitaillement soit effectué par des organismes canadiens et non par des organismes navals américains et l'accord conclu avec eux à ce sujet était antérieur à cette époque. Je suis moins bien au courant de tout ce qui s'est passé après.

M. NUGENT: Ainsi, la *Northern Transportation* a été habilitée ou autorisée ou invitée à s'entendre avec la *Federal Electric* au sujet du ravitaillement?

M. BALDWIN: Oui.

M. NUGENT: Pouvez-vous nous parler des directives qu'elle a reçues, de manière dont elle devait exécuter sa tâche ou des arrangements qu'elle pouvait conclure avec la F.E.C.?

M. BALDWIN: Pour le faire, je devrais en fait révéler au comité—si j'en avais l'autorisation—la teneur des discussions qui ont eu lieu avec les États-Unis et les principes que nous devons suivre.

M. NUGENT: Nous comprendrions peut-être mieux l'ensemble de la question.

M. BALDWIN: Oui.

M. NUGENT: Nous voulons savoir comment vous en êtes venus à l'état de choses actuels.

M. BALDWIN: Pendant la phase de construction, quelques organismes canadiens ont été chargés tant soit peu du ravitaillement mais au fond, ce sont surtout les détachements des forces navales américaines dans l'est et l'ouest de l'Arctique qui l'ont effectué. Nous estimions qu'il fallait convaincre les États-Unis de confier le ravitaillement, par air et par mer, à des organismes canadiens, du moins dès la mise en fonction de la ligne. Durant les travaux de construction, les entreprises canadiennes assuraient le ravitaillement plus par air que par mer. Je souligne que ce ne sont pas les États-Unis qui ont dit au Canada «faites le service» mais bien les autorités canadiennes qui ont déclaré aux États-Unis: «comme il faut assurer ce service, consentez-vous à ce que des entreprises, des organismes canadiens s'en chargent?».

Les États-Unis ont bien voulu collaborer avec nous dans une grande mesure; preuve en est le fait que la majeure partie de cette tâche est depuis lors effectuée par des organismes canadiens mais payée par les États-Unis.

Ils ont naturellement posé des conditions d'exécution très strictes. Je pense que si la situation était renversée et que si nous avions été à leur place, nous aurions fait la même chose. Ils ont exigé de nous des expertises assez approfondies des questions techniques et économiques concernant l'approvisionnement par mer et par air, expertises qui ont donné lieu notamment à des consultations pour mettre au point la meilleure façon d'assurer le ravitaillement et à des études théoriques du coût. Des échanges de vues ont eu lieu entre les deux pays et les directives étaient modifiées de temps en temps.

Les députés savent sans doute que le ravitaillement par mer de l'ouest de l'Arctique pose d'autres problèmes que le ravitaillement par mer de l'est étant donné le long trajet par mer entre Barrow et l'Alaska, la formation des glaces et la brièveté de la saison.

Lorsque nous cherchions les meilleurs arguments à faire valoir aux États-Unis dans notre requête, le ministère du Nord canadien nous a fait remarquer que si nous insistions pour que le ravitaillement par eau se fasse par le Mackenzie et que le point de distribution soit l'embouchure du Mackenzie, de préférence à toute autre solution, l'ouverture du nord-ouest s'en trouverait grandement facilitée.

Nous nous sommes aperçus que cette solution était excellente du point de vue national; voilà pourquoi, dans nos discussions avec les Américains, nous avons surtout proposé ce trajet en leur demandant de bien vouloir l'adopter. Nous leurs avons expliqué nos raisons et ils se sont rangés à notre proposition.

Ainsi, nous devons organiser le ravitaillement par mer de l'Arctique en prenant pour centre de distribution l'embouchure du Mackenzie, soit Tuktoyaktuk ainsi qu'il en a été décidé plus tard, et répondre aux Américains qui disaient: «Nous voulons savoir ce qu'il nous en coûtera et les moyens techniques dont vous vous servirez, en quelque sorte.» Nous avons fait des études très approfondies. Nous avons consulté des personnalités connaissant à fond le transport dans l'Arctique, ainsi que le personnel de la marine qui avait été détaché à titre d'observateurs auprès des unités navales américaines, la Marine royale canadienne et la Gendarmerie royale du Canada qui connaissent les conditions dans la région. Il est inutile que j'énumère tous les organismes que nous avons consultés.

Après ces nombreuses consultations, nous avons conclu que le ravitaillement pouvait s'opérer de Tuktoyaktuk, les marchandises étant transportées sur le Mackenzie. Pour cela, il fallait évidemment équiper Tuktoyaktuk qui ne serait ouvert que pendant l'été, cet équipement étant inutile et immobilisé en hiver.

Nous avons aussi pensé que des chalands pouvaient être utilisés pour le transport au delà de la rivière mais que le meilleur moyen de s'y prendre pour éviter tous les risques inhérents à la mer et aux glaces, c'était de recourir aux chalands dans une faible mesure et de se servir surtout de bateaux.

Je résume les résultats de très longues études et consultations, y compris celles que les Américains ont faites pendant bien des mois.

A cette époque, nous apprîmes que les États-Unis posaient certaines conditions à leur accord de principe. L'une était qu'ils n'assumeraient pas le rôle ordinaire d'acheteur et fournisseur mais qu'ils voulaient conclure une convention avec l'État fédéral en vertu de laquelle l'État canadien serait tenu responsable du ravitaillement. Par conséquent, il ne s'agissait pas d'un arrangement contractuel ordinaire ni de rapports ordinaires entre acheteur et fournisseur.

Désirant que ce travail soit confié dans la plus grande mesure possible à des Canadiens, nous avons fait savoir que nous prendrions cet engagement. Si je me souviens bien—je précise que je parle de mémoire et comme la convocation du comité nous est arrivée très tard nous n'avons pas eu le temps de revoir les documents pour pouvoir être précis—nous avons accepté ces conditions et inséré la clause dans la convention.

Les États-Unis nous ont aussi informés qu'ils ne voulaient qu'un contrat et qu'ils n'étaient pas disposés à signer des contrats distincts avec les différents groupes. Autrement dit, ils voulaient traiter avec un seul groupe, un seul organisme constitué à cet effet. C'était quelque chose de nouveau; je tiens à le souligner car récemment, il s'est fait beaucoup de publicité sur le sujet à propos des opérations américaines de transport aérien pour la ligne DEW. Les États-Unis ont changé leurs plans pour cet été; ils ont signé un nouveau contrat avec un nouveau transporteur et même si les anciens transporteurs détenteurs des contrats de la ligne DEW assurent encore le service, ils sont devenus maintenant des sous-traitants. Les États-Unis ont décidé de ne pas avoir plusieurs contrats mais un seul.

M. DRYSDALE: Une seule question. La convention ne comportait-elle aucune disposition interdisant les sous-contrats?

M. BALDWIN: Non, je ne crois pas, sauf peut-être à propos d'un cas dont je parlerai tout à l'heure.

Les États-Unis nous ont également informés—peut-être un peu plus tard quand nous avions beaucoup de difficultés à ce propos—que l'entreprise étant considérée comme un projet militaire intéressant conjointement les deux pays et approuvé par l'état-major conjoint des deux pays je crois, les États-Unis ne voulaient pas qu'elle devienne une source de gains. Nous avons eu beaucoup de peine à nous entendre avec eux là-dessus. A un moment donné, par exemple, ils ont protesté parce que nous attendions qu'ils paient le tarif normal convenu pour le Mackenzie; il a fallu leur expliquer longuement que c'était le tarif officiel, déposé conformément au droit canadien et par conséquent assimilé à un tarif ferroviaire, et que le marchandage sur ce tarif ne saurait être toléré. Ainsi, ils devaient accepter le tarif officiel déposé. Ils acceptèrent après bien des hésitations mais insistèrent pour que l'état des frais concernant le transport par mer dans l'Arctique, région qui ne fait pas l'objet d'un tarif officiel, leur soit soumis et que tout *bénéfice* en soit rayé également. Ce fait explique en partie la décision d'utiliser des bateaux que nous avons prise aussi au cours de ces discussions.

Après consultations, ayant décidé d'utiliser des bateaux pour garantir l'exécution de la tâche—en fait, le gouvernement canadien en garantissait l'exécution—nous avons cherché le meilleur moyen de nous procurer ces bateaux. Les bateaux nécessités par ce transport, cargos et bateaux-citernes, n'étaient pas immatriculés au Canada. Si nous en avions fait venir ou fait construire spécialement, les États-Unis n'auraient pas payé les frais. Après de plus amples discussions, il fut convenu qu'ils mettraient à notre disposition quelques bâtiments navals américains déjà mis au rancart mais se prêtant aux fins voulues. De sérieuses complications juridiques étaient inévitables du fait que le gouvernement américain gardait la propriété de ces bâtiments et pour plusieurs raisons, certaines d'ordre juridique, découlant du droit américain, et certaines d'ordre national, touchant à la réaction éventuelle du public américain, la seule façon de mettre ces bateaux à la disposition de l'État canadien était de les lui louer. Autrement dit, les États-Unis ne pouvaient traiter directement avec les exploitants commerciaux.

Pour finir, les bateaux furent sortis des cales de réserve, remis en état et loués à l'État canadien; il fut convenu qu'ils seraient livrés à Tuktoyaktuk pour le service. Cette solution présentait de grands avantages car il est très peu économique d'avoir un bateau hors de service et immobilisé pour dix mois de l'année; or les bateaux faisant ce service mouillent dix mois par année à Tuktoyaktuk et ne servent que deux mois peut-être. Comme elle a pu fournir ces bateaux, la Marine des États-Unis a des frais très inférieurs à ce qu'ils auraient été autrement. La question financière a été débattue de façon serrée dans toutes les discussions.

Pour résumer, au fur et à mesure des pourparlers qui se déroulaient en vue de confier à des entrepreneurs canadiens le transport par mer du ravitaillement, transport qui serait payé néanmoins par les Américains, nous ne devrions pas perdre de vue le fait que le gouvernement canadien garantirait l'approvisionnement par mer et que ce transport ne ferait pas l'objet d'un arrangement contractuel passé avec un fournisseur donné mais que le gouvernement acceptait qu'il fasse l'objet d'un contrat unique. Je le répète, rien n'empêchait les sous-contrats mais chacun devrait être examiné soigneusement étant donné la garantie de l'État et la responsabilité qu'il assumait à cet égard.

Ayant choisi Tuktoyaktuk pour centre du transport par bateaux, il restait à régler le problème résultant de l'emploi de bateaux américains dont le gouvernement des États-Unis gardait la propriété et qu'il ne pouvait transférer qu'au gouvernement canadien seulement. Les États-Unis s'attendaient à des difficultés juridiques même au sujet de ce transfert de gouvernement à gouvernement et

au cas où les bateaux devaient être exploités par des entreprises commerciales privées, ils s'attendaient à des plaintes sérieuses de caractère politique—si je puis employer ce mot—de la part des armateurs à propos de cette façon de procéder. Par conséquent, les États-Unis tenaient à ce que le transfert s'opérât à l'échelon gouvernemental.

Et pour finir, une autre considération entrainait en jeu. D'après l'opinion motivée que de nombreux ministères, et notamment des services américains, s'étaient faite après de longues consultations avec des spécialistes,—je ne pose pas au spécialiste moi-même,—le meilleur moyen d'assurer le ravitaillement de l'ouest de l'Arctique était de se servir de bateaux lors même que l'emploi de chaland ne fût pas nécessairement éliminé.

Sitôt la décision prise, l'affaire a été renvoyée au gouvernement et à la lumière des facteurs que j'ai exposés, le gouvernement conclut, compte tenu du désir d'ouvrir la voie du Mackenzie et d'autres éléments mentionnés, que la meilleure façon de s'y prendre était d'instituer la *Northern Transportation* mandataire aux fins du contrat avec l'autre partie, l'Aviation américaine, pour assurer le ravitaillement par mer du secteur de la ligne DEW dans l'ouest de l'Arctique, non compris l'Alaska.

M. le VICE-PRÉSIDENT (*M. Best*): Voulez-vous poser une question, monsieur Nugent?

M. NUGENT: Lors même qu'elle était partie contractante, je ne sais toujours pas si elle avait reçu l'ordre d'utiliser d'autres bateaux dans la région ou si elle représentait, comme en fait mention le mémoire, tous les transporteurs de l'ouest de l'Arctique, quand elle a pris son engagement.

M. BALDWIN: Rien ne l'indique, à mon avis. Je parle de mémoire car je ne puis me rappeler les détails. Elle n'a pas reçu la mission d'agir en qualité d'agent de tous les transporteurs maritimes. Elle devait agir en tant que partie contractante et assurer le ravitaillement par mer, autant que possible au moyen de bateaux et d'équipages canadiens.

M. NUGENT: A-t-il été précisé qu'elle ne devait pas recourir à d'autres transporteurs par eau?

M. BALDWIN: Une fois de plus, pour autant que je me souviens, aucun ordre ne les empêchait de recourir à d'autres transporteurs. Je me suis occupé surtout des négociations avec les États-Unis et non de l'autre phase des opérations mais je crois que toute intention de sa part de recourir à d'autres transporteurs devait être approuvée par les autorités canadiennes qui, surveillant l'ensemble des opérations de ravitaillement, devaient estimer le cas échéant, que la décision était bonne et bien fondée et ne soulèverait pas de difficultés. Si je me souviens bien—et c'est purement une question de mémoire—la société a transporté, du moins au cours d'une année, certaines marchandises par le Mackenzie dans un autre bateau. C'est toutefois un vague souvenir pour moi.

M. NUGENT: Vous nous dites qu'on a fait de longues études pour trouver le meilleur moyen d'assurer le ravitaillement et que plusieurs personnes et organismes ont été consultés, notamment quelques ministères. Avez-vous consulté M. Harcourt, président de la *Yellowknife Transportation Company* à propos des installations dont disposait son entreprise et avez-vous profité de l'expérience d'autres personnes du bord, comme M. Harcourt?

M. BALDWIN: Il me semble qu'il n'a pas hésité—le mémoire en est la preuve—à parler des installations dont sa société disposait et des vues qu'il pouvait faire valoir.

M. NUGENT: Vous dites qu'il n'a pas hésité mais en fait il offrait peut-être simplement son avis ou ses services. A-t-on pris son avis en considération et

a-t-il été appelé en consultation avec vous? En fait, combien d'occasions lui a-t-on fournies d'exprimer son point de vue?

M. BALDWIN: Si je me souviens bien, il est venu me trouver personnellement plusieurs fois pour parler de questions concernant l'ouest de l'Arctique et par conséquent, je pense qu'il a dû parler de l'affaire avec le groupe plus expérimenté que nous faisons intervenir. Tout dépend probablement de ce qu'on entend par «consultation».

M. NUGENT: Oui et il me semble que vous devriez nous l'expliquer. Avez-vous créé un organisme, un comité ordinaire pour étudier l'affaire et prendre une décision?

M. BALDWIN: Un comité interministériel de hauts fonctionnaires, oui.

M. NUGENT: Il, y avait un organisme interministériel de fonctionnaires supérieurs?

M. BALDWIN: Oui, un groupe spécialement constitué, si vous aimez mieux.

M. NUGENT: Et est-ce ce comité qui a conseillé de prendre cette décision?

M. BALDWIN: De quelle décision parlez-vous?

M. NUGENT: De la décision. Vous avez pris une décision après de nombreuses études, consultations, etc. Vous en avez pris plusieurs, notamment celle de vous servir de Tuktovaktuk en été seulement. Est-ce ce comité interministériel ad hoc qui vous a conseillé de faire de Tuktoyaktuk le centre du transport en été?

M. BALDWIN: Oui, si je me souviens bien. Que le comité ait conseillé le gouvernement, je n'en sais rien, mais il lui a exposé les faits.

M. NUGENT: Et quel est le résumé des recommandations?

M. BALDWIN: Je ne me souviens pas si nous avons fait des recommandations ou si nous avons simplement soumis un rapport.

M. NUGENT: Autrement dit, vous ne pouvez nous dire s'il est sorti quelque chose de ces consultations, ne fût-ce que des recommandations, à propos de questions de cette importance?

M. BALDWIN: Non. Depuis que j'ai reçu l'invitation de me présenter ici, je n'ai pas eu le temps de revoir toute l'affaire et de consulter tous les documents. J'ai dit ce dont je me souvenais et comprenez bien que tout cela s'est passé il y a cinq ans. Toutefois, je puis trouver tous ces renseignements.

M. STEWART: Était-ce en 1956?

M. BALDWIN: En gros 1956-1957.

M. NUGENT: Je pensais que pour une affaire aussi importante—le nombre de personnes que vous avez consultées et les difficultés inhérentes au problème—le cabinet aurait exigé des recommandations de ceux qu'il chargeait de mettre les plans à exécution.

M. BALDWIN: Oui.

M. NUGENT: Ces recommandations ne vous auraient-elles pas été transmises? Étiez-vous le sous-ministre responsable de l'affaire ou quelqu'un d'autre a-t-il eu un rôle plus important?

M. BALDWIN: Je le répète, les ministères et les services intéressés ont formé un groupe spécial. Si vous le désirez, si je pourrais vous rappeler dans quelles circonstances le mémoire a été présenté. Je pense que ce serait en dehors de la question, mais je pourrais le faire.

M. NUGENT: Dans ce cas, pouvez-vous nous dire de mémoire si vous aviez recensé tous les bâtiments disponibles immatriculés au Canada, y compris ceux des armateurs de l'Arctique, ou de l'ouest de l'Arctique ou du Mackenzie, lorsqu'il a été décidé d'utiliser des bateaux et non des chalands?

M. BALDWIN : Parlez-vous des bateaux canadiens du genre désiré qui auraient été immatriculés au Canada ?

M. NUGENT : Non. D'après ce que vous avez dit, il a été décidé d'utiliser des bateaux et non des chalands dans l'Arctique ; je me demande si on a notamment tenu compte, avant de prendre la décision, des remorqueurs et des chalands canadiens disponibles. Vous nous aviez déjà appris qu'il n'existait pas de bateaux canadiens.

M. BALDWIN : Oui.

M. NUGENT : Parce que d'en construire aurait coûté trop cher. Cette décision a-t-elle été prise tout en sachant qu'il existait peut-être des remorqueurs et des chalands canadiens ?

M. BALDWIN : Nous savions qu'il existait des remorqueurs et des chalands. Toutefois, le meilleur avis du point de vue technique, ou peut-être pas le meilleur, mais l'avis concerté que nous ont donné plusieurs conseillers—je ne suis pas spécialiste moi-même, mais je veux dire de spécialistes des opérations de la marine ayant l'expérience de l'ouest de l'Arctique...

M. le VICE-PRÉSIDENT : De votre ministère ?

M. BALDWIN : ... de notre ministère et d'autres, et d'après les connaissances et l'expérience des armateurs privés avec lesquels nous avons parlé, y compris M. Harcourt et la *Hudson's Bay Company*, d'après tous ces avis, dis-je, ce sont les bateaux qui donnaient la plus grande sûreté d'exploitation car il pouvait arriver, à l'occasion, que les chalands ne passent pas. A titre d'exemple, il y a deux ans, un chaland qui devait livrer des marchandises pour un ministère canadien—Dieu merci, il ne s'agissait pas de la défense nationale—n'a pas passé et est resté pris dans les glaces de l'Arctique.

M. le VICE-PRÉSIDENT : Est-ce que cela n'arrive pas aussi aux bateaux ?

M. BALDWIN : Non, ils peuvent se dégager car ils sont construits pour cela.

M. le VICE-PRÉSIDENT : Toujours ?

M. BALDWIN : L'opération s'est effectuée à la satisfaction des États-Unis. De là à prétendre que les chalands ne pourraient faire une bonne partie du transport, non. Toutefois, en vue de garantir le transport de chaque année, nous avons jugé qu'il fallait prendre cette décision. Nous voulions prouver aux États-Unis que nous pouvions nous charger du transport et avons misé sur les bateaux car c'était le moyen de transport le plus sûr.

M. NUGENT : Vous nous avez dit que le transport avait été confié au Canada parce que le gouvernement canadien avait demandé aux États-Unis d'utiliser les services de fournisseurs canadiens et d'en faire une activité canadienne.

M. BALDWIN : Oui.

M. NUGENT : Et vous avez dit aussi que les États-Unis avaient insisté pour que le transport dans l'Arctique ne devienne pas une affaire rapportant des bénéfices.

M. BALDWIN : Oui.

M. NUGENT : Savez-vous si les États-Unis ont insisté là-dessus pour que leurs propres bases soient ravitaillées par des fournisseurs américains ? Il me semble assez extraordinaire qu'ils aient insisté sur l'absence de bénéfices.

M. BALDWIN : Je ne me sens pas assez compétent pour commenter la politique générale extérieure à ce propos. Toutefois, d'après l'insistance manifestée par eux dans les cas où ils ont accepté des fournisseurs canadiens, leur attitude sur ce point particulier ne m'a guère étonné.

M. NUGENT : Quand il a été décidé de se servir de bateaux, a-t-on exclu la possibilité de ravitailler Tiktoyaktuk par le Mackenzie ?

M. BALDWIN: C'était la base de la décision. C'est ce que je veux faire ressortir.

M. NUGENT: Alors, a-t-on pensé que les bateaux navigant sur le Mackenzie pouvaient ravitailler Tuktoyaktuk? En étudiant le problème, votre comité a-t-il pris en considération la capacité des bateaux et des chalands du Mackenzie?

M. BALDWIN: Dans la mesure où nous avons pu nous convaincre que les marchandises nécessaires pouvaient être transportées par chalands sur le Mackenzie.

M. NUGENT: Et là, vous avez aussi tenu compte des bateaux de la *Yellowknife Transportation* et de la *Northern Transportation*, les deux entreprises de navigation en question.

M. BALDWIN: De la disponibilité de l'équipement existant et de la bonne volonté des compagnies de navigation qui auraient mis à notre disposition un nouvel équipement si c'était nécessaire, oui.

M. NUGENT: Vous nous dites que M. Harcourt a été consulté. Vous saviez de quel équipement la *Yellowknife Transportation* et la *Northern Transportation* disposaient et vous saviez que ces deux compagnies avaient exprimé le désir de participer à cette entreprise de transport?

M. BALDWIN: Nous avons probablement reçu des requêtes et des témoignages d'intérêt de toutes les compagnies pensant pouvoir participer à cette affaire, y compris d'une compagnie de Vancouver. D'après certains groupements, nous aurions dû abandonner la voie du Mackenzie et utiliser celle de Vancouver.

M. NUGENT: Peut-être, mais je voulais être sûr de ceci. Vous avez tenu compte de la *Yellowknife Transportation* et de la *Northern Transportation*, les deux compagnies équipées pour travailler sur le Mackenzie et vous saviez qu'elles désiraient participer à l'affaire?

M. BALDWIN: Nous savions le nombre exact de chalands naviguant sur le Mackenzie.

M. NUGENT: Je comprends. Bien que la *Yellowknife Transportation* ait un remorqueur assez puissant, mouillant à Hay-River dans le lac des Esclaves, la *Northern Transportation* s'est fait construire un remorqueur d'une grandeur et d'une puissance semblables, sans tenir compte du remorqueur en question qui était inutilisé, alors que d'après vos dépositions antérieures, ce remorqueur aurait été considéré comme très utile, n'est-ce pas?

M. BALDWIN: Monsieur, je ne suis pas en mesure de faire des commentaires sur ce que la *Northern Transportation* a décidé de faire dans ce cas particulier.

M. NUGENT: Elle ne vous a pas fait rapport de son activité concernant l'exécution du contrat.

M. BALDWIN: Elle n'a donné qu'un aperçu général du succès des opérations de l'année et des plans généraux projetés pour l'année suivante. Au fond, il s'agissait d'arrangements pris avec les États-Unis.

M. NUGENT: Dans ce cas, vous n'avez pas dit à la *Northern Transportation Company* de se servir, pour l'exécution du contrat, des installations dont vos études faisaient état, installations sur lesquelles les plans du gouvernement se fondaient, en fait.

M. BALDWIN: Non, monsieur. D'après ce que je me rappelle, nous n'avons pas donné de directives à la *Northern Transportation* sur la manière d'exécuter le contrat. Nous ne lui avons pas dit qu'elle devait confier une partie du travail à des sous-traitants. Nous l'avons laissé libre d'exécuter le contrat au mieux, sachant que le gouvernement canadien s'était porté caution dudit contrat.

M. NUGENT: A quel moment la *Northern Transportation* est-elle intervenue dans les négociations? Lui a-t-on remis le contrat une fois qu'il a été signé ou a-t-elle fait partie des négociations dès le début? A quel moment est-elle intervenue dans les négociations?

M. BALDWIN: Nous avons discuté avec elle ainsi qu'avec d'autres agents de la meilleure façon d'exécuter le contrat. Je ne sais plus à quel moment la compagnie est intervenue dans les négociations. Elle a pu y participer. Je m'en souviens maintenant. En fait, elle a participé aux discussions finales avec les États-Unis sur les conditions du contrat après que le gouvernement eut décidé que la compagnie agirait en qualité de mandataire. Il est évident que nous connaissions déjà son point de vue.

M. PITMAN: Monsieur le président, je voudrais demander au témoin s'il estime que le facteur décisif dans le choix du fournisseur des bases de la ligne DEW a été la pression exercée par les États-Unis.

M. BALDWIN: Monsieur, je ne puis me souvenir d'aucune pression exercée pour qu'on choisisse la *Northern Transportation*. Je puis le déclarer en toute franchise. Les facteurs décisifs ont été ceux que j'ai essayé d'exposer dans mes dernières remarques, savoir que le gouvernement garantissait l'exécution des opérations, le fait qu'il ne devait exister qu'un contrat, et le fait que la plus grande partie du transport était effectué par des bateaux américains qui nous étaient loués.

M. PITMAN: C'est surtout le gouvernement américain qui n'a voulu qu'un seul contrat.

M. BALDWIN: Oui.

M. PITMAN: Il voulait un certain genre de bateaux.

M. BALDWIN: Non pas que les États-Unis voulussent un certain genre de bateaux; en fait, il en a été décidé après consultations avec eux. Je suis prêt à dire que c'est notre gouvernement qui en a l'entière responsabilité.

M. PITMAN: Et il y a aussi le fait que les États-Unis ne voulaient pas que l'affaire rapporte de bénéfices. Je voudrais demander si les agences et organismes qui touchaient de près ou de loin à l'ensemble de cette opération ont été mis au courant des résultats des discussions canado-américaines à ce propos car voici ce qui figure à la page 8 du mémoire soumis au comité par la *Yellowknife Transportation Company Limited*: Lorsque la *Yellowknife Transportation Company* a passé un contrat avec la *Western Electric*, à New-York, cette dernière ne semblait pas être du tout au courant de l'affaire car elle a déclaré...

M. BALDWIN: Ceci s'est passé avant que je ne m'occupe de l'affaire. L'incident est étranger à ce que nous traitons. Il est antérieur.

M. PITMAN: On retrouve la même chose à la page 11:

La *Western Electric* et la *Northern Construction* ne pouvaient lutter contre le gouvernement canadien mais ces deux sociétés étaient mécontentes d'avoir été empêchées de traiter de quelque façon que ce soit avec la *Yellowknife Transportation Company*.

Si je comprend bien, le gouvernement canadien et le gouvernement américain n'ont pas communiqué la décision finale à ces sociétés qui avaient participé aux discussions. Pensez-vous qu'on en ait informé de façon satisfaisante les autres sociétés?

M. BALDWIN: Je le répète, cela dépend du temps où ces incidents se sont produits. Je ne puis parler de tout ce qui s'est passé avant la période où je me suis occupé des négociations avec les États-Unis. Si je me souviens bien toute-

fois nous avons tenu les différentes sociétés au courant des négociations qui se déroulaient avec les États-Unis, des décisions, des arrangements et de toutes les décisions qui ont découlé des négociations.

M. PITMAN: Monsieur le président, je suppose que nous gardons M. Baldwin comme témoin sans revenir maintenant à M. Harcourt?

M. le VICE-PRÉSIDENT (*M. Best*): Je pense qu'on peut poser des questions à M. Harcourt. Avez-vous d'autres questions à poser à M. Baldwin?

M. PITMAN: Je voudrais poser à M. Harcourt des questions qui font suite à celles de M. Nugent et lui demander si la *Yellowknife Transportation* est intervenue dans les négociations et les discussions durant la période dont M. Baldwin a parlé?

M. NIELSEN: Nous ferions mieux de continuer avec M. Baldwin tout d'abord, d'après moi.

M. NUGENT: Il me semble qu'il vaut parfois mieux vider un point en posant toutes les questions qui s'y rattachent.

M. PITMAN: J'estime que M. Nugent ayant posé une série de questions pertinentes, nous pourrions peut-être passer à un autre aspect de l'affaire.

M. le VICE-PRÉSIDENT (*M. Best*): Vous pouvez poser la question.

M. PITMAN: M. Harcourt, au moment où ces discussions se déroulaient, estimiez-vous, à titre personnel ou que la *Yellowknife Transportation*, à titre de société exerçant son activité sur le Mackenzie, avez eu toute l'occasion voulue pour exprimer votre point de vue?

M. HARCOURT: Non. Nous avons reçu un appel téléphonique du capitaine Cuthbert du ministère des Transports nous disant que la question était débattue à Ottawa et que nous étions représentés par le capitaine Hall et M. Broderick. Le capitaine Cuthbert nous a fait savoir qu'il avait parlé au sous-ministre et lui avait demandé l'autorisation de nous informer par téléphone de ces réunions car il estimait que toutes les compagnies devaient être invitées à y participer. Le sous-ministre lui donna l'autorisation voulue, pensant qu'il était juste que les compagnies y participent. Au cours de la conversation téléphonique, le capitaine Cuthbert nous dit que le but de ces réunions était de mettre au point un moyen de ravitailler l'Arctique. Jamais il n'a été demandé à la *Yellowknife Transportation* ou à un de ses représentants d'assister à l'une de ces réunions.

M. PITMAN: Je vois.

M. NIELSEN: Monsieur Baldwin, M. Harcourt vient de nous donner la réponse que nous cherchions à obtenir depuis vingt minutes. Je vous demanderai tout d'abord si la NTCL ou des représentants de la *Hudson's Bay Shipping* ou de toute compagnie de navigation du Mackenzie ont demandé l'autorisation d'assister aux réunions qui se déroulaient à Ottawa pour mettre au point le meilleur moyen d'assurer le ravitaillement?

M. le VICE-PRÉSIDENT (*M. Best*): Vous voulez dire que M. Harcourt y assiste?

M. NIELSEN: Ou M. Harcourt.

M. le VICE-PRÉSIDENT (*M. Best*): A-t-on fait cette demande?

M. BALDWIN: Je ne puis me souvenir qu'on les ait invités expressément à participer aux réunions qui se déroulaient à Ottawa. Mais avant de l'affirmer, j'aimerais consulter le dossier. Là aussi, si je me souviens bien, les compagnies n'ont pas été invitées à assister aux réunions intergouvernementales à Ottawa sur le sujet mais par contre nous avons cherché à connaître leurs points de vue sans qu'elles assistent aux réunions.

M. NIELSEN: Comment vous y êtes-vous pris? Vous dites que vous avez

cherché à obtenir leurs points de vue sans leur demander d'assister aux réunions.

M. BALDWIN: Là encore je serais heureux de pouvoir me rafraîchir la mémoire mais je suis à peu près sûr de trouver dans le dossier des aide-mémoire attestant notamment que nous avons demandé à M. Harcourt son opinion.

M. NIELSEN: M. Simmons était le député de Mackenzie à ce moment-là. Vous souvenez-vous si la NTCL ou M. Harcourt a été prié de donner son avis ou de faire état de ses connaissances de la région dans une de ces réunions?

M. BALDWIN: Je ne m'en souviens pas.

M. NIELSEN: M. Baldwin, le ministère était au courant des négociations qui se déroulaient entre la N.T.C.L. et les représentants des États-Unis au sujet du ravitaillement, n'est-ce pas?

M. BALDWIN: Oui.

M. NIELSEN: Et vous-même étiez au courant?

M. BALDWIN: De quelles négociations parlez-vous? - Voudriez-vous préciser?

M. NIELSEN: Toutes les négociations que la N.T.C.L. engageaient au sujet du ravitaillement. En étiez-vous au courant?

M. BALDWIN: Voulez-vous dire les négociations avec les États-Unis?

M. NIELSEN: Oui.

M. BALDWIN: Pas avant la période dont j'ai parlé et durant laquelle les discussions intergouvernementales se déroulaient avec les États-Unis; mais plus tard, j'ai été au courant des arrangements élaborés, dans leurs grandes lignes seulement. Chaque année, par exemple, au moment où les questions importantes revenaient sur le tapis; au moment de la revue annuelle mais pas de jour en jour.

M. NIELSEN: D'après le mémoire de M. Harcourt, la direction de la N.T.C.L. aurait déclaré à la *Yellowknife* qu'elle avait été mandatée pour représenter tous les transporteurs du Mackenzie au sujet du ravitaillement de la ligne DEW. Saviez-vous que M. Broderick ou la N.T.C.L. avait fait cette déclaration?

M. BALDWIN: Je ne me souviens pas de l'avoir entendu jusqu'ici. Je ne saurais dire si M. Broderick a fait cette déclaration.

M. NIELSEN: Si M. Broderick avait fait cette déclaration, l'auriez-vous approuvée?

M. BALDWIN: Dans le sens que la compagnie avait été nommée mandataire contractuel; si c'est l'interprétation qu'on en donne, la déclaration est fondée.

M. NIELSEN: Ainsi pour vous, la N.T.C.L. à l'exclusion de tous les transporteurs du Mackenzie effectuerait tous les transports nécessaires au ravitaillement de la ligne DEW?

M. BALDWIN: Je ne pense pas qu'on ait interdit à la *Northern Transport* de confier une partie du transport en sous-contrats.

M. NIELSEN: Ce n'est pas ce que j'ai demandé. D'après vous, la N.T.C.L., à l'exclusion de tous autres transporteurs, devait effectuer tout le transport sur le Mackenzie pour le ravitaillement de la ligne DEW. C'est bien ainsi que vous le compreniez?

M. BALDWIN: Cette question relevait entièrement d'elle, dans des limites raisonnables.

M. NIELSEN: Ainsi, si la compagnie avait décidé de ne pas laisser d'autres transporteurs participer au transport, l'auriez-vous approuvée?

M. BALDWIN: Il est très difficile de répondre par une hypothèse à cette question.

M. NIELSEN: Toutefois, c'est ce que vous avez fait, en réalité.

M. BALDWIN: Voici: nous avons agi d'après le conseil de la *Northern Transportation*, partie contractante, quant à la meilleure façon d'exécuter ce travail.

Le VICE-PRÉSIDENT (*M. Best*): D'autre part, vous lui donniez des conseils sur la façon d'exécuter cette besogne.

M. BALDWIN: Dans un sens général seulement, au début des négociations, quand il s'est agi de déterminer les grandes lignes.

M. NIELSEN: Vous avez déclaré que l'accord renfermait une disposition en vertu de laquelle le gouvernement canadien s'engageait à garantir l'approvisionnement de ces bases?

M. BALDWIN: En effet.

M. NIELSEN: Le comité serait heureux, j'en suis sûr, de prendre connaissance de cet article, si vous avez l'accord par-devers vous. M. Gilchrist est en train de le chercher. Selon vous, monsieur Baldwin, y a-t-il une différence entre la garantie que renferme l'article dont vous parlez et les engagements ordinaires d'un voiturier par eau aux termes de la loi sur la marine marchande du Canada et de la loi sur le transport des marchandises par eau?

M. BALDWIN: Je le regrette, mais je n'ai pas saisi la dernière partie de votre phrase. Je m'en excuse.

M. NIELSEN: Pour expliquer la garantie qu'accorde le gouvernement canadien dans l'article dont vous avez parlé, est-ce que, selon vous, cette garantie diffère des garanties ordinaires qui seraient accordées à un expéditeur par la *Yellowknife*, ou à tout autre voiturier, aux termes de la loi sur la marine marchande du Canada ou de la loi sur le transport des marchandises par eau?

M. BALDWIN: Oui, il existe une différence.

M. NIELSEN: Dans quelle mesure la garantie du gouvernement canadien diffère-t-elle des garanties ordinaires?

M. BALDWIN: La garantie ordinaire aurait trait à un cas où l'on noliseraient un navire, mettons, pour transporter des marchandises jusqu'à un endroit du Canada pour le compte du ministère des Transports. Est-ce bien ce que vous voulez dire?

M. NIELSEN: Non. J'ai l'impression que M. Gilchrist et vous-même avez dit que le gouvernement canadien a accordé, sous forme de garantie, un avantage qu'un voiturier particulier ne pouvait peut-être pas offrir, mais que le gouvernement canadien en place, ou la N.T.C.L., était en mesure de garantir.

M. BALDWIN: Je crois que c'est exact.

M. NIELSEN: Quelle est la portée de la garantie? Quels importants avantages offrait la garantie accordée par le gouvernement canadien pour qu'un voiturier particulier ne pût en faire autant?

M. BALDWIN: La seule façon de répondre à cette question, je crois, serait de vous faire lire l'article, mais je n'y suis pas autorisé. Pour ma part, je n'y vois aucune objection.

M. NIELSEN: Nous devrions prendre connaissance de cet article, car les membres du comité ont certains doutes à son sujet, je crois.

M. BALDWIN: Il s'agissait, à mon avis, d'un engagement pris par le gouvernement canadien à l'égard du gouvernement des États-Unis, engagement qui ne figurerait pas, ordinairement ou nécessairement, dans le genre d'achat ou de contrat que les États-Unis peuvent conclure, en d'autres circonstances, avec un fournisseur canadien au Canada.

M. NIELSEN: C'est bien ce que je pense. Êtes-vous convaincu, ou l'étiez-

vous à ce moment-là, qu'aucun voiturier particulier n'aurait été disposé à accorder une telle garantie?

M. BALDWIN: Je suis convaincu que les États-Unis n'auraient pas acceptée une telle garantie.

M. NIELSEN: Le gouvernement canadien aurait-il quelque chose à dire quant à ce que les États-Unis accepteraient, ou n'accepteraient pas, quant au ravitaillement de bases situées sur notre territoire?

M. BALDWIN: Ils assumaient les frais du fonctionnement de ces bases et ils avaient accompli la besogne à leur propre satisfaction, en grande partie avec leurs propres navires et hommes. Il faut se souvenir que nous désirions beaucoup tenter de les convaincre qu'ils devaient, autant que possible, fournir une occasion d'utiliser des navires et des marins canadiens à cet égard; nous devions aussi accepter le fait que, étant donné alors nos connaissances des conditions qui existaient dans l'Arctique occidental—et je partagerais encore ce point de vue—il s'agissait d'une entreprise dont il ne fallait pas se charger à la légère. Il s'agissait d'une opération difficile à exécuter.

M. NIELSEN: N'êtes-vous pas de mon avis qu'il est humiliant qu'il nous ait fallu convaincre les États-Unis au lieu d'insister auprès d'eux, pour qu'ils accordent ce contrat à un voiturier canadien?

M. BALDWIN: Ce n'est pas une question qu'un fonctionnaire peut commenter.

M. NIELSEN: J'ai une dernière question à poser au sujet de cet article relatif à la garantie. M. Baldwin, étiez-vous d'avis à l'époque, ou la direction de la N.T.C.L. était-elle d'avis, que la N.T.C.L. appartenant à l'État était la seule compagnie de transport qui pouvait prendre la responsabilité d'accorder la garantie qui a été fournie?

M. BALDWIN: La garantie a été fournie par le gouvernement, non par la compagnie de transport elle-même.

M. NIELSEN: Je le sais, mais étiez-vous d'avis—peut-être devrais-je poser la question autrement—à votre avis, les voituriers particuliers, étant donné leurs connaissances du Mackenzie à l'époque et leur nombre, auraient-ils pu fournir une garantie semblable?

M. BALDWIN: Non pas directement au gouvernement des États-Unis, d'une façon qui aurait été acceptable à ce gouvernement.

M. NIELSEN: Je le sais très bien; toutefois, étant donné que vous connaissez l'efficacité et l'habileté des voituriers particuliers sur le Mackenzie, êtes-vous d'avis qu'ils auraient pu fournir une telle garantie?

M. BALDWIN: Nous en sommes convaincus, en ce qui concerne la partie du Mackenzie où devait se faire le transport, et nous avons exprimé notre avis à ce sujet en nous réservant le choix de changer de voiturier de temps à autre. Nous croyions que plus d'un voiturier compétent sur le Mackenzie pouvait accomplir ce travail. Cependant, je tiens à répéter qu'il y avait d'autres problèmes à résoudre afin de conclure un contrat officiel avec les propriétaires de navires des États-Unis.

M. NIELSEN: A-t-on exposé clairement ce fait et cette opinion aux autorités des États-Unis au cours des négociations—soit le fait qu'il y avait des voituriers compétents sur le Mackenzie?

M. BALDWIN: Je le crois; je parle encore de mémoire. Je ne crois pas que nous ayons tenté de convaincre les autorités des États-Unis que le seul voiturier sur le Mackenzie était la *Northern Transportation*. Je répète que je parle de mémoire.

Le VICE-PRÉSIDENT (*M. Best*) : Monsieur Nielsen, avez-vous d'autres questions à poser ?

M. NIELSEN : Oui.

Le VICE-PRÉSIDENT (*M. Best*) : Nous entendrons ensuite M. Slogan et M. Drysdale.

M. NIELSEN : Vous avez déclaré, monsieur Baldwin, qu'un des éléments qui ont présidé à ces négociations c'est que l'approvisionnement devait se faire de façon à éliminer, autant que possible, l'élément profit. Cela ne s'appliquait pas en ce qui concerne l'approvisionnement par air, n'est-ce pas ?

M. BALDWIN : Je dirais oui, si vous aviez pris part aux discussions avec les autorités américaines et aviez constaté leur désir de diminuer les frais quand ils s'entretenaient avec un voiturier canadien.

M. NIELSEN : Peu importe ce qu'était leur désir, mais il n'en a pas été ainsi.

M. BALDWIN : Non.

M. NIELSEN : Et depuis lors, les États-Unis ont pris l'habitude de faire des appels d'offre pour l'approvisionnement des endroits situés dans l'Alaska. Il semble qu'il existe une différence dans les principes appliqués à ces endroits situés sur sol américain et ceux appliqués aux endroits situés sur sol canadien, en ce qui concerne l'approvisionnement par eau, n'est-ce pas ?

M. BALDWIN : J'ignore si les États-Unis procèdent ainsi.

M. NIELSEN : S'il en était ainsi ?

M. BALDWIN : S'il en était ainsi, c'est une question qui relèverait des États-Unis ; toutefois, je tiens à ajouter qu'au mieux de ma connaissance je doute que les États-Unis aient modifié leur façon actuelle de procéder à cet égard.

M. NIELSEN : S'il en était ainsi, savoir que des demandes d'offre ont déjà été faites pour l'approvisionnement des endroits situés en Alaska, vous vous adresseriez alors à eux d'une façon différente en ce qui concerne l'approvisionnement des endroits situés dans l'Arctique ?

M. BALDWIN : Ce serait une question que le gouvernement devrait trancher, monsieur Nielsen.

M. NIELSEN : Vous avez dit que des navires américains étaient disponibles à Tuktoyaktuk après que leurs titres furent transférés au gouvernement canadien. Pour qui ces navires étaient-ils disponibles ?

M. BALDWIN : Ils ont été loués au gouvernement canadien. M. Devine a expliqué cela.

M. J. E. DEVINE (*Directeur général du cabinet, ministère des Transports*) : Il n'y a pas eu de transfert de titre.

M. NIELSEN : Ces navires ont été mis à la disposition de qui ?

M. BALDWIN : De la *Northern Transportation*.

M. NIELSEN : A quel prix ?

M. BALDWIN : Pour rien. Cette opération est facturée aux États-Unis sur la base des frais encourus.

M. NIELSEN : Si l'on vous avait dit, ou si vous aviez entendu dire à l'époque, que sur le Mackenzie il y avait des navires qui pouvaient exécuter ce travail en tout ou en partie, auriez-vous tenté d'acquiescer ces six navires des États-Unis ?

M. BALDWIN : Pas nécessairement ; toutefois, si ma mémoire est fidèle, nous n'étions pas convaincus que des navires canadiens étaient disponibles pour accomplir cette besogne.

M. NIELSEN : Vous en êtes venu à cette conclusion à la suite des études que vous avez faites ?

M. BALDWIN: C'est exact.

M. NIELSEN: M. Nugent a signalé qu'il y avait sur le Mackenzie un navire qui était prêt et disposé à faire ce travail. Étiez-vous au courant de l'existence de ce navire lors des discussions?

M. BALDWIN: De quel navire s'agissait-il?

M. NIELSEN: Quel est le nom du navire, monsieur Harcourt?

M. HARCOURT: Le *Yellowknife Expeditior*.

M. DEVINE: Aurait-il pu accomplir toute la besogne seul?

M. HARCOURT: Certes non.

M. NIELSEN: Au sujet des questions que pose M. Devine... on a répondu à ce genre de question quand vous vous êtes demandé si le navire convenait à cette fin.

M. BALDWIN: J'en suis sûr, mais j'aimerais me rafraîchir la mémoire.

M. NIELSEN: S'il convenait à l'époque, monsieur Baldwin, l'auriez-vous utilisé?

M. BALDWIN: Pas nécessairement. Il me faudrait examiner de nouveau toute l'affaire et me rendre compte quelle serait la situation générale à cet égard.

M. NIELSEN: En réponse à M. Nugent, vous avez déclaré qu'il n'y avait pas de navires canadiens appropriés et disponibles sur le Mackenzie?

M. BALDWIN: Il n'y avait aucun navire d'immatriculation canadienne qui pouvait être mis en service à Tuktoyaktuk et y rester pendant 12 mois par année.

M. HARCOURT: Puis-je fournir des précisions à ce sujet? La période dont vous parlez était antérieure à celle où le contrat relatif au réapprovisionnement de la ligne d'alerte avancée a été conclu. Les déclarations de la *Western Electric* ont été faites le 10 janvier, à une réunion qui a eu lieu à New-York, et le 4 mars lors d'un entretien avec M. Ludwig, directeur des entreprises de la *Northern Construction* et avec M. Moore, directeur adjoint des entreprises de la *Western Electric*.

Le VICE-PRÉSIDENT (*M. Best*): En quelle année ont eu lieu ces réunions?

M. HARCOURT: En 1955 et il y en a eu une autre le 5 avril 1956. Je vais me borner à citer des extraits du mémoire qui traite de ce sujet et dans lequel M. Beck prétendait qu'ils n'avaient encore reçu aucun avis officiel de la part du gouvernement canadien, les informant qu'ils étaient maintenant libres de négocier avec la *Yellowknife Transportation Company*, et ils avaient l'impression qu'ils ne pouvaient négocier qu'avec la *Northern Transportation*. Ce mémoire est daté du 5 avril 1956. Cette date est antérieure à celle des négociations visant au réapprovisionnement et le mémoire traite de l'étape de la construction. C'est également en 1955 que la *Western Electric*, croyant qu'il n'y avait pas d'autre outillage disponible sur le fleuve Mackenzie, a écrit une lettre à la *Northern Transportation* qui, à ce moment-là, a construit 10 chalands et un nouveau remorqueur pour transporter ses marchandises. Il s'agit, monsieur Nielsen, de la période dont vous parlez; or, à cette époque, le *Yellowknife Expeditior* était disponible à Hay-River, amarré au rivage à ne rien faire.

Le VICE-PRÉSIDENT (*M. Best*): Des chalands étaient-ils disponibles également?

M. HARCOURT: Certains chalands étaient disponibles, mais en nombre insuffisant pour accomplir toute la besogne.

M. NIELSEN: Monsieur Harcourt, dans votre mémoire, à la page 15, vous dites:

L'Arctic Shipping Limited est prête et disposée à fournir l'outillage supplémentaire pour le transport de marchandises soit depuis la vallée du Mackenzie par l'entremise de la *Yellowknife Transportation Company*, soit depuis Vancouver...

et je crois que cela était évident, d'après le bilan que nous a présenté M. Gilchrist ce matin, si l'on jette un coup d'œil sur les rapports de 1954, 1955, 1956 et 1957—qui donnent les chiffres relatifs aux placements en immobilisations.

Monsieur le président, je n'ai qu'une ou deux autres questions à poser. Vous avez dit, monsieur Baldwin, qu'un chaland avait été abandonné dans les glaces de l'Arctique parce que, au dire de M. Simmons, le ministère des Transports avait négligé de le munir de certains appareils. Je me demande si M. Simmons voudrait répéter ce qu'il a dit à ce sujet.

M. SIMMONS: Je n'étais pas activement en rapport avec la compagnie à ce moment-là. C'est M. Harcourt qui en était le président.

M. HARCOURT: J'aimerais dire que la déclaration de M. Baldwin est à peu près exacte. Le chaland qui avait été laissé à Cambridge Bay afin de servir d'entrepôt en vrac n'est pas le chaland en question. Dans son mémoire, M. Simmons signale aussi que durant cette saison environ 10 p. 100 des marchandises n'avaient pas été livrées. Ce n'était pas parce que le chaland ne s'était pas rendu à tous les endroits à partir de Vancouver, mais parce que la péniche de débarquement servant à transporter les marchandises depuis le chaland jusqu'au rivage avait été détruite au cours d'une tempête. Afin d'effectuer la livraison des marchandises, on avait volontairement laissé le chaland dans la glace, à huit milles environ de Coppermine, de sorte que le reste des marchandises pouvait être livré durant l'hiver.

Le VICE-PRÉSIDENT (*M. Best*): Ces pertes de matériel de débarquement peuvent-elles se produire aussi quand il s'agit de navires?

M. HARCOURT: Certainement.

Le VICE-PRÉSIDENT (*M. Best*): Cela pourrait donc se produire quand il s'agit soit de chalands soit de navires?

M. HARCOURT: Assurément. Partout où un navire peut pénétrer, un chaland peut y pénétrer, à cause de son tirant d'eau plus faible.

M. NIELSEN: De quelle année s'agissait-il?

M. HARCOURT: De 1959.

M. DEVINE: L'hiver dernier, il s'est produit un incident alors qu'un voiturier commercial américain venant d'Alaska avec 250,000 gallons d'essence a constaté que sa cargaison était contaminée; or, c'est uniquement parce que la *Northern* avait la capacité d'entreposage disponible qu'elle a pu lui venir en aide.

M. NIELSEN: Oui, je m'en souviens. Vous êtes au courant que la *Northern* était libre de répartir ces expéditions maritimes. C'est bien ce que vous dites, n'est-ce pas?

M. BALDWIN: Sur le Yugon, oui. J'ai l'impression que si l'*Arctic* avait eu à les répartir elle nous aurait consultés, à cause de la situation plutôt différente.

M. NIELSEN: Avez-vous jamais eu l'intention de l'accorder à des voituriers particuliers?

M. BALDWIN: D'une façon qui aurait entraîné un changement fondamental dans le mode de fonctionnement, oui.

M. NIELSEN: Êtes-vous d'avis que la *Northern* aurait dû répartir une partie de ces expéditions et qu'elle aurait dû en accorder une partie à un voiturier particulier?

Le VICE-PRÉSIDENT (*M. Best*) : A mon avis, ce n'est pas une question à poser à un haut fonctionnaire.

M. BALDWIN : C'est une question très délicate à poser à un fonctionnaire qui sait que son opinion à cet égard sera portée à la connaissance de son ministre.

M. NIELSEN : Vous préférez ne pas y répondre ?

M. BALDWIN : Je dirais que, de l'avis de la partie contractante, on a jugé que cette façon de procéder était sûre, du point de vue affaire, et que nous devrions l'adopter.

M. NIELSEN : Est-il souhaitable, à votre avis, d'encourager ou de favoriser le progrès des voituriers particuliers dans le bassin du Mackenzie ?

M. BALDWIN : Il est souhaitable, je crois, de favoriser le progrès de toutes les entreprises de transport dans le bassin du Mackenzie et dans l'Arctique occidental, mais il faut se garder d'en accroître indûment la capacité de crainte de susciter le chômage; du point de vue des immobilisations, ce serait une capacité qui ne pourrait pas être utilisée.

Dans l'Arctique occidental, notre entreprise transporte des marchandises pour le compte d'autres ministères de l'État, de même que pour notre propre compte. Nous avons tenté de répartir ces marchandises entre les voituriers disponibles, mais nous avons refusé d'en donner au service aérien de la *Northern Transportation* sur la ligne d'alerte avancée.

M. NIELSEN : Autre point. A mon avis, il est souhaitable de favoriser l'expansion des réseaux de transport dans les territoires du Nord-Ouest et, en particulier, dans le bassin du Mackenzie. La *Yellowknife* et l'*Arctic* auraient-elles l'intention de suivre cette ligne de conduite au lieu de favoriser le développement du transport maritime le long de la côte de l'Alaska et à travers le détroit de Béring ?

M. HARCOURT : Oui, le but visé par le transport des marchandises à partir de Vancouver vers le nord en contournant le littoral de l'Alaska ne favorisent le Nord. Une fois qu'ils seront établis dans le Nord, ce serait plus facile et plus économique de desservir les établissements par voie du fleuve Mackenzie.

M. NIELSEN : Vous admettez, je pense, que les marchandises transportées de Vancouver vers le nord en contournant le littoral de l'Alaska ne favorisent pas l'expansion du transport depuis le littoral jusqu'à l'embouchure du Mackenzie ?

M. HARCOURT : Pour mettre en service des navires qui sont capables de transporter des marchandises dans l'Arctique, il faut les démonter, les expédier à partir de la côte occidentale, puis emprunter le Mackenzie et ensuite les rassembler, ou bien il faut les transporter à partir de Vancouver, en suivant le littoral.

L'*Arctic*, en utilisant des remorqueurs de haute mer, avait pour but d'expédier l'outillage dans le Nord où l'on pouvait s'en servir.

M. NIELSEN : Si vous aviez eu à transporter ces marchandises destinées à la ligne d'alerte avancée, l'auriez-vous fait en passant par Vancouver ou par Edmonton ?

M. HARCOURT : Par Edmonton.

M. SLOGAN : Quand vous avez négocié le contrat primitif, vous ne pouviez pas faire valoir votre expérience passée. Vous vous êtes simplement engagé à renégocier un contrat visant à approvisionner l'Arctique oriental. En vous fondant sur l'expérience que vous avez acquise en ces dernières années, en ce qui concerne l'approvisionnement de la ligne d'alerte avancée, êtes-vous d'avis que les États-Unis ont quelque peu modifié leur attitude intransigeante ?

M. BALDWIN: Au sujet de quel aspect en particulier, monsieur?

M. SLOGAN: Je crois qu'au début ils ont probablement cherché à obtenir toutes sortes de garanties parce qu'ils étaient d'avis qu'il les leur fallait à cause de leur manque d'expérience en ce qui concerne l'approvisionnement de la ligne d'alerte avancée.

Or, étant donné l'expérience qu'ils ont acquise, ayant obtenu du succès dans ce genre d'approvisionnement, croyez-vous qu'ils ne seraient pas tout aussi intransigeants dans leurs demandes de garanties auprès du gouvernement canadien? L'attitude que les États-Unis ont prise, au cours des récentes négociations que vous avez eues avec eux, était-elle quelque peu différente de celle qu'ils avaient adoptée au début?

M. BALDWIN: Je n'ai pas pris part à la renégociation des arrangements contractuels directs avec la *Northern*; aussi, est-ce d'une façon très vague que je répons qu'à mon avis, ils auraient été moins intransigeants, car ils sont maintenant convaincus que nous pouvons accomplir ce travail d'une façon efficace et économique.

D'autre part, je n'oserais pas affirmer qu'ils seraient moins intransigeants dans leurs exigences en ce qui concerne l'utilisation des ressources canadiennes, car j'ai eu directement affaire avec eux dans d'autres domaines de transport; or, même s'ils reconnaissent notre aptitude à accomplir cette besogne, je n'affirmerais pas qu'ils sont moins intransigeants à d'autres égards.

M. SLOGAN: La société *Trans-air* a-t-elle signé un contrat avec *Eastern Arctic* ou avec le ministère des Transports.

M. BALDWIN: Non, avec la *Federal Electric*.

M. SLOGAN: Avez-vous l'impression que si, après enquête, vous étiez d'avis qu'une certaine entreprise pourrait accomplir le travail qu'exécute la *Northern Transportation Limited*, sans qu'il lui soit nécessaire d'utiliser les navires américains—avez-vous l'impression, dis-je, que si elle faisait des instances vous en tiendriez compte, ou bien faudrait-il qu'il y ait des négociations directes avec la *Federal Electric*?

M. BALDWIN: Ce serait une question dont la décision relèverait essentiellement du gouvernement et je ne pourrais pas fournir de réponse catégorique à ce sujet.

M. SLOGAN: Le gouvernement serait-il disposé à accorder aux États-Unis les mêmes garanties qu'il a accordées dans le cas de la *Northern Transportation*, s'il octroyait ces contrats à une autre entreprise?

M. BALDWIN: Je ne saurais dire ce que le gouvernement serait disposé à faire. Cependant, je puis affirmer qu'en ce qui concerne les hauts fonctionnaires,—je parle pour moi-même, cela va de soi—nous aimerions être les premiers à donner des conseils à cet égard, savoir jusqu'à quel point l'expérience réelle révèle qu'un changement serait possible, ou souhaitable, et jusqu'à quel point ce changement influerait sur les frais.

Vous vous souvenez, je le répète, que les navires ont été fournis gratuitement; les États-Unis n'auraient donc pas à effectuer des placements d'immobilisation pour exploiter ce service. Mais dans quelle mesure ils continuent de travailler, pendant combien de temps ils approvisionneraient le transport de la ligne d'alerte avancée, dans quelle mesure cela motiverait-il des placements d'immobilisation, si les États-Unis étaient disposés à accepter des placements d'immobilisation, jusqu'à quel point cela serait-il motivé en fonction de l'aptitude ou de l'inaptitude à garantir un transport à long terme, et autres détails du même genre, voilà autant d'éléments dont il y aurait lieu de tenir compte.

Vous le constatez, il y a toute une gamme de facteurs sur lesquels il faudrait se renseigner.

M. SLOGAN: Vous avez fourni des garanties aux États-Unis en ce qui concerne l'Arctique oriental. Il s'agissait d'une entreprise privée. Seriez-vous disposés à en faire autant dans l'Arctique occidental et à offrir les mêmes garanties à l'égard d'une entreprise privée que celles que vous avez fournies à une société de la Couronne, pourvu que vous fussiez convaincus qu'elle pourrait accomplir la besogne tout aussi bien?

M. BALDWIN: Je doute que votre déclaration fondamentale soit exacte, savoir que nous avons donné certaines garanties dans l'Arctique oriental. Il existe un intérêt et un besoin particuliers dans l'Arctique occidental qui n'existent pas dans l'Arctique oriental. Sauf erreur, l'Arctique oriental ne suscite pas l'intérêt universel. Étant donné les éléments que j'ai signalés, ce sont les organismes des Affaires extérieures, en général, qui s'en occupent.

Le VICE-PRÉSIDENT (M. Best): La situation de l'entreprise privée est différente dans l'Arctique oriental.

M. BALDWIN: Oui, je le crois. Quoi qu'il en soit, je répondrais que si le gouvernement—c'est-à-dire notre gouvernement—prenait une décision—non pas une décision officielle—mais si le gouvernement est convaincu qu'un exploitant privé peut fournir toute assurance raisonnable qu'il accomplira la besogne, je ne vois pas pourquoi, en l'occurrence, on refuserait de souscrire des garanties.

M. DRYSDALE: Étant donné le peu de temps qui reste à notre disposition, je vais me borner à demander des renseignements. En premier lieu, j'aimerais qu'on dépose sur le Bureau le contrat qui a été conclu entre le gouvernement du Canada et celui des États-Unis; je voudrais aussi qu'on me renseigne sur la composition des parties qui ont négocié le contrat, c'est-à-dire sur les gens et les sociétés qui étaient représentés, tant du côté canadien que du côté américain.

J'aimerais savoir le nombre de réunions qui ont eu lieu et, de préférence, les dates de ces réunions et celle où le contrat officiel a été conclu.

En second lieu, j'aimerais obtenir, si possible, le rapport que vous avez rédigé ou les renseignements qui découlent du rapport que vous avez rédigé, ou la recommandation—il serait juste de dire, je crois,—concernant la proposition chalands-remorqueur qu'utiliserait la *Yellowknife Transportation*, qu'elle fût approuvée ou non, et j'aimerais savoir si les navires seraient satisfaisants. Ce qui me préoccupe surtout, c'est l'article relatif à la garantie, car d'après le témoignage de M. Harcourt la *Western Electric*, la *Federal Electric* et l'aviation des États-Unis—qui, je le présume, négociait au nom des Américains—semblaient d'accord en ce qui concerne la proposition chalands-remorqueur, jusqu'à ce que la proposition fût rejetée par M. Bennett, président de la *Northern Transportation Company*, et par votre ministère, sur votre recommandation.

Ce que je m'explique difficilement, c'est pourquoi le gouvernement n'était pas disposé à fournir une garantie à une société de transport privée qui est en affaires depuis 1938, alors que cette garantie ne valait que si le contrat n'était pas exécuté.

A mon avis, la seule différence qui existe entre la *Northern Transportation* et la *Yukon Transportation*, c'est qu'il y avait concurrence avec une société de chalands et de remorqueurs qui ne pouvait pas desservir la région.

Le VICE-PRÉSIDENT (M. Best): Monsieur Drysdale, le temps s'écoule rapidement. Que vous plaît-il de faire, messieurs? M. Baldwin nous a fourni des explications complètes. Je me demande si M. Simmons ou M. Harcourt désire formuler des commentaires? Aimeriez-vous que nous ayons une courte séance cet après-midi?

M. NIELSEN: Nous devrions fournir à M. Harcourt et à M. Simmons l'occasion de réfuter le présent rapport, s'ils le désirent.

Le VICE-PRÉSIDENT (*M. Best*): Si ces messieurs désirent prendre la parole, c'est le moment, à mon avis. Mardi de la semaine prochaine, à 9 heures et demie, dans une salle de l'édifice de l'Ouest, nous entendrons le témoignage de M. Gray. C'est probablement la dernière occasion que nous avons aujourd'hui d'entendre les témoins actuels. Je présume que M. Baldwin, M. Harcourt, M. Simmons et M. Gilchrist seront disponibles?

M. DRYSDALE: Allons-nous nous réunir à 2 heures?

Le VICE-PRÉSIDENT (*M. Best*): Que pensez-vous de 1 heure et demie aujourd'hui?

M. NUGENT: La Chambre siège jusqu'à 1 heure. Nous devrions certes prendre le temps de déjeuner.

Le VICE-PRÉSIDENT (*M. Best*): Très bien. Fixons la réunion à 1 heure et demie. M. Baldwin ne sera avec nous que jusqu'à 2 heures 15 minutes. Nous nous réunirons donc de 1 heure et demie à 2 heures 15 minutes dans cette salle. N'oublions pas qu'il nous faut quorum.

Le comité s'ajourne jusqu'à 1 heure et demie.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

VENDREDI 28 avril 1961

1 heure et demie de l'après-midi

Le VICE-PRÉSIDENT (*M. Best*): Messieurs, nous avons quorum. Avant que nous commençons, permettez-moi de vous rappeler que M. Baldwin doit nous quitter à 2 heures 15 minutes; j'aimerais bien partir à 2 heures 25 minutes afin de prendre un avion.

Avant d'aborder le sujet, j'aimerais signaler une autre chose. M. Gray comparaitra devant le comité mardi prochain. Vous aimeriez peut-être qu'on vous distribue un supplément spécial du *Financial Post* de cette semaine, qui a trait à l'énergie atomique. Ce supplément renferme de nombreux renseignements qui pourraient nous être utiles pour la prochaine réunion.

COMITÉ DE LA RECHERCHE (fascicule 16)

M. NIELSEN: Monsieur le président, j'aimerais faire apporter une rectification au fascicule n° 14, en haut de la page 598 de la version anglaise. On y lit:

N'est-ce pas un memo de M. Hees dont vous donnez lecture?

Ce devrait être:

N'est-ce pas un memo adressé à M. Hees dont vous donnez lecture?

Le VICE-PRÉSIDENT (*M. Best*): Je crois que M. Drysdale a d'autres questions à poser. Il a commencé à l'issue de la réunion de ce matin.

M. DRYSDALE: J'ai une ou deux questions à poser à M. Baldwin.

Monsieur, cette question est destinée surtout à me renseigner, mais je me demande si vous pourriez nous dire quels étaient du côté américain les délégués chargés des négociations. Étaient-ce des membres de l'aviation des États-Unis qui étaient chargés des pourparlers au nom des Américains?

M. J. R. BALDWIN (*Sous-ministre des Transports*): Il y avait deux groupes combinés qui variaient de temps en temps. Ces groupes n'étaient pas les mêmes, mais les mêmes organismes étaient, en gros, représentés. Si je me souviens bien, il y avait des représentants de l'aviation et de la marine américaines. A diverses étapes, il y avait je crois des représentants de la *Western Electric* et de la *Federal Electric* ainsi que du ministère de la Défense nationale, du ministère

du Nord canadien et du secrétariat d'État aux Affaires extérieures. Tous n'étaient pas présents à chaque réunion; la représentation variait mais, dans l'ensemble, le groupe représentait ces divers domaines d'activité.

M. DRYSDALE: Aurait-on raison de soutenir que les Américains voulaient être surs que leurs approvisionnements parviendrait à la ligne DEW?

M. BALDWIN: A un coût qui serait, à leur avis, raisonnable.

M. DRYSDALE: Pourquoi ont-ils soulevé cette question du coût?

M. BALDWIN: Parce qu'il nous fallait faire des évaluations sur les plans technique et économique au sujet des coûts estimatifs.

M. DRYSDALE: Serait-il juste de dire, vu les témoignages de la *Yellowknife Transportation*, que des instances avaient été soumises à la *Western Electric* et à la *Federal Electric* et avaient été appuyées par l'aviation américaine, portant qu'avant toute la décision relative à la garantie ou à l'octroi des travaux relevait du Canada?

M. BALDWIN: Le choix de la *Northern Transportation*, oui.

M. DRYSDALE: Les sociétés américaines n'étaient vraiment pas en mesure de savoir ou de décider quelle compagnie canadienne serait la meilleure ou la plus compétente.

M. BALDWIN: Je ne dirais pas cela. Les Américains avaient un bon nombre de représentants qui avaient fait des constatations directes dans l'Arctique occidental.

M. NUGENT: Ces deux sociétés avaient acquis toutes les deux une longue expérience?

M. BALDWIN: J'ignore où elles l'avaient acquise. Elles avaient acquis de l'expérience dans l'Arctique occidental pendant la construction de la ligne DEW et elles étaient au courant de la situation.

M. NUGENT: Avec ces deux compagnies?

M. BALDWIN: Que voulez-vous dire par «les deux»?

M. NUGENT: La *Yellowknife* et la *Northern Transportation*. Il fallait qu'elles connussent ces deux compagnies afin de pouvoir choisir, n'est-ce pas?

M. BALDWIN: C'est là une question hypothétique.

M. DRYSDALE: Pour ce qui est de la garantie, les Américains s'intéressaient avant tout au prix des articles livrés à la ligne DEW, compte tenu de la concurrence. Les représentants canadiens devaient recommander la meilleure société et la façon la plus appropriée de parvenir à ce résultat et les Américains devaient fonder leur décision sur cette recommandation. Est-ce exact?

M. BALDWIN: Oui, c'est assez juste.

M. DRYSDALE: Alors, est-ce que la seule différence fondamentale dans la garantie consistait, d'après votre décision, dans le fait que l'opération remorqueurs-chalands ne conviendrait pas? Est-ce à ce point-là que la garantie n'a plus marché en ce qui concerne l'utilisation de ces entreprises privées?

M. BALDWIN: A mon avis, ce n'est pas un seul élément qui, à lui seul, a motivé la décision finale. J'ai essayé d'exposer ce matin trois ou quatre points et j'estime que chacun d'eux revêt de l'importance. Je ne suis pas prêt à dire qu'un seul a pesé dans la balance dans notre façon d'envisager la question.

M. DRYSDALE: En tant que garant quelles dispositions le gouvernement canadien était-il disposé à prendre au cas où les approvisionnements ne pourraient être livrés par la *Northern Transportation*?

M. BALDWIN: Voilà également une question hypothétique. Je n'en suis pas absolument certain, mais à mon avis on convoquerait sur-le-champ les repré-

sentants des deux gouvernements afin d'envisager les moyens de régler la situation, comme le transport par eau ou par air. Il y aurait plusieurs solutions qui varieraient depuis le pont aérien d'urgence au transport par voie navigable. L'entente prévoit que dans une telle éventualité, des consultations immédiates aient lieu pour décider des mesures à prendre.

M. DRYSDALE: Quant au rôle de garant du gouvernement canadien, s'il s'agissait du bateau ou du chaland d'une compagnie privé ou du bateau d'une compagnie de la Couronne qui soit pris dans la glace, n'aurait-il pas les mêmes obligations?

M. BALDWIN: C'est juste.

M. DRYSDALE: Les mesures à prendre seraient exactement les mêmes. Par conséquent, le gouvernement canadien aurait pu tout aussi bien se porter garant puisque le seul élément susceptible de modifier la situation serait les conditions climatiques.

M. BALDWIN: Vous dites qu'il y a un seul élément en cause; voilà où je diffère d'opinion avec vous car, du point de vue de la décision d'ordre technique, on est plus sûr et on a plus de chance de réussir en se servant de navires, mais d'autres questions surgissent comme celle ayant trait au droit des navires et à ce qui va se produire si on les confie à des exploitants commerciaux, et ainsi de suite.

M. DRYSDALE: Savez-vous si l'on a proposé une solution aux Américains parce que le témoignage de la *Yellowknife Transportation* révélait que la *Western Electric* avait été satisfait de la façon dont les approvisionnements avaient été expédiés dans l'Arctique oriental. J'ai l'impression et—si vous n'êtes pas de mon avis, veuillez me le dire—que la *Western Electric* et l'aviation américaine ont l'air satisfaites de la méthode d'approvisionnements par remorqueurs et chalands. Savez-vous si la délégation canadienne leur a fait savoir que le gouvernement canadien, si elles étaient satisfaites, serait prêt à leur donner cette garantie.

M. BALDWIN: Je ne suis pas certain d'avoir suivi votre raisonnement.

M. le VICE-PRÉSIDENT (*M. Best*): Voulez-vous dire, monsieur Drysdale, qu'elles auraient été satisfaites de la méthode d'approvisionnement au moyen de remorqueurs et chalands dans l'Arctique occidental, si le gouvernement canadien était prêt à leur donner une sorte de garantie?

M. DRYSDALE: Les gens en cause, du côté américain, selon les témoignages que nous avons reçus, auraient été satisfaits, semble-t-il, de la *Yellowknife Transportation* et de sa méthode de transport des approvisionnements. Voilà ce que j'essaie d'établir. Vu que les Américains étaient satisfaits—et, de toute évidence, seuls les Canadiens auraient pu ne pas l'être,—je me demande si l'on a cherché à permettre à des entreprises privées de participer au colloque en disant de fait: «Si les Américains qui ont été en mesure d'examiner la situation à fond, ont donné à entendre qu'en général tout le monde était bien satisfait, alors nous recommandons au gouvernement canadien de se porter garant».

M. BALDWIN: Il faudrait, je crois, que vous renversiez l'ordre des éléments afin de voir comment les choses se sont passées. Au mieux de ma connaissance, à l'échelon du gouvernement, nous n'avons jamais dit à l'aviation américaine, à la *Western Electric*, ni à la *Federal Electric* qu'elles ne devaient pas traiter avec des compagnies canadiennes privées. La première fois que la question nous a été soumise, les Américains nous ont présenté la chose, du point de vue d'une entente permanente de réapprovisionnement, non point en disant: «Si nous sommes satisfaits, que va-t-il se passer, allez-vous alors nous donner une garantie?» mais ils ont dit: «Les Canadiens doivent avant tout être satisfaits;

nous voulons examiner le programme avec vous pour voir si vous êtes d'accord avec nous.» Ils n'ont pas dit: «Nous sommes satisfaits et nous espérons que vous l'êtes aussi», mais il s'agissait plutôt de savoir si de l'avis des Canadiens, ainsi que des Américains, tout allait bien; puis il leur a fallu tomber d'accord sur leurs décisions respectives; la garantie canadienne se rattachant à cela venait ensuite. Par conséquent, à mon avis, il ne convient pas de dire que si les États-Unis sont satisfaits avec les remorqueurs et les chalands, la garantie canadienne devrait alors s'appliquer. Ce n'est pas ainsi que les délégués ont abordé le problème.

M. DRYSDALE: Avez-vous prévu des sous-contrats dans le contrat?

M. BALDWIN: Le contrat ne comportait aucune disposition pour ou contre des sous-contrats, autant que je me souviens.

M. DRYSDALE: On n'a nullement envisagé de faire participer la *Yellowknife Transportation* ou l'une des autres compagnies?

M. BALDWIN: Les entretiens avaient essentiellement pour objet de conclure une entente avec les États-Unis. Je le répète, à ce moment-là nous étions tous en train de discuter des mesures à prendre. La question des sous-contrats, autant que je m'en souviens, ne s'est même pas posée.

M. DRYSDALE: Avez-vous les noms des parties contractantes qui ont de fait participé à ces contrats? Je sais fort bien que d'une façon générale il s'agissait des gouvernements canadien et américain.

M. BALDWIN: Il y a eu, je pense, un échange de vues à l'échelon gouvernemental et un contrat conclu entre l'aviation américaine et la *Northern Transportation Company*, mais il y a eu, je crois, un contrat supplémentaire. Non, la *Northern Transportation* a tout réglé.

J'aimerais faire une observation vu qu'à mon avis elle a un rapport avec la question qu'a posée M. Drysdale. Je tiens à dire que nous n'avons pas eu l'occasion, pendant l'heure du déjeuner, de consulter le tas de dossiers de deux pieds de haut, j'ai toutefois eu le temps d'y jeter un coup d'oeil rapide pour me remettre en mémoire l'une des discussions que nous avons eue avec les États-Unis et je puis affirmer catégoriquement que le compte rendu corrobore mes souvenirs à savoir que, même si cette question portait essentiellement sur le problème du réapprovisionnement permanent à long terme, il s'agissait aussi de savoir si le gouvernement canadien voyait un inconvénient à ce que la *Western Electric* ait d'autres entretiens avec une compagnie privée canadienne sur le sujet de l'approvisionnement par remorqueurs et chalands sur une base spéciale; or, les représentants canadiens de la *Northern Transportation* ont dit bien nettement qu'à leur sens ils ne devaient pas se prononcer dans un sens ou dans l'autre et qu'ils seraient tout à fait heureux que les États-Unis prennent en la matière la décision qu'ils souhaitaient. Cela se passait alors que l'aménagement était encore en cours—dans la dernière phase.

M. DRYSDALE: A quelle date?

M. BALDWIN: Au cours de 1956. C'était durant la période où l'on mettait la dernière main aux travaux, avant la mise en fonctionnement.

Le VICE-PRÉSIDENT: A vous, M. Harcourt s'il vous plaît.

M. HARCOURT: Monsieur le président, je voudrais donner lecture d'une lettre que j'ai reçue en réponse à mon mémoire du 30 mars 1955. Cette lettre émane du ministre des Mines et des Relevés techniques et porte le cachet d'Ottawa du 19 mai 1955. Elle est adressée à M. R. E. Harcourt, président de la *Yellowknife Transportation Company Limited*, 513 Northern Hardware Building, Edmonton (Alb.). En voici la teneur:

Cher Earl,

Hier soir j'ai eu l'occasion de m'entretenir avec Bill Bennett et il m'a assuré que votre compagnie aurait une part équitable de tous les travaux qu'elle peut effectuer sur la ligne d'alerte avancée (DEW).

J'ai également soumis des instances très senties auprès du ministère des Transports pour vous permettre de participer au transport des cargaisons à la baie Cambridge.

J'espère bien sincèrement que vos craintes seront rapidement dissipées et que vous serez très occupé.

Bien à vous,

George Prudham.

M. DRYSDALE: Quel a été le résultat de cette lettre? Avez-vous obtenu un contrat à l'égard de la ligne d'alerte avancée?

M. HARCOURT: Non, monsieur.

M. JOHN E. DEVINE (*Chef du cabinet du sous-ministre des Transports*): Monsieur Harcourt, il est question dans cette lettre du transport des cargaisons à la baie Cambridge.

M. HARCOURT: Oui.

M. DEVINE: S'agissait-il de cargaisons du gouvernement canadien?

M. HARCOURT: Oui.

M. DEVINE: Non pas de cargaisons pour la ligne d'alerte avancée?

M. HARCOURT: Non.

Dans sa lettre M. Prudham parle de M. Bennett qui était à l'époque président de la *Northern Transportation Company Limited*.

Je voudrais également indiquer que les entretiens entre la *Yellowknife Transportation Limited*, la *Western Electric* et la *Northern Construction Company* ont eu lieu ainsi qu'il suit:

Le 10 janvier 1955, dans les bureaux de la *Western Electric*, 220 Church Street à New-York. Y assistaient: M. H. Lohman, directeur d'entreprise chargé de la ligne d'alerte avancée, représentant la *Western Electric*; M. Moore, directeur d'entreprise adjoint; M. Murphy de la section des transports et approvisionnements de la *Western Electric* et M. R. E. Harcourt, président de la *Yellowknife Transportation Company Limited*. Les résultats de cette réunion figurent à la page 8 au paragraphe 14.

Le 4 mars 1955, dans les bureaux de la *Northern Construction Company* à Edmonton. Y assistaient: M. Moore, directeur d'entreprise de la *Western Electric* chargé de la construction de la ligne d'alerte avancée dans l'Arctique occidental; M. Ludwig, directeur d'entreprise des aménagements nordiques, chargé des contrats de construction de la ligne d'alerte préliminaire conclus par le gouvernement canadien; M. R. E. Harcourt, président de la *Yellowknife Transportation Company Limited* et M. D. S. Robinson de la *Yellowknife Transportation Company Limited*. Les résultats de cette réunion figurent à la page 11 au paragraphe 18.

Le 5 avril 1956, dans les bureaux de la *Western Electric*, 220 Church Street à New-York. Y assistaient: M. Irving C. Beck, directeur d'entreprise adjoint qui a remplacé M. Moore dans ses fonctions à la *Western Electric*; M. E. T. Beston, surintendant adjoint du service des transports et d'entreposage de la *Western Electric*, dont les fonctions ont trait particulièrement à la ligne d'alerte avancée; le chef d'escadrille Alexander, officier de liaison canadien délégué auprès de la *Western Electric* par l'ARC et M. R. E. Harcourt, président de la *Yellowknife Transportation Company Limited*.

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 le 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*?

M. HARCOURT: Le *Yellowknife Expeditor* a circulé sur le fleuve Mackenzie et le littoral arctique au cours de l'année écoulée. On l'avait mis en circulation en 1958 sur le fleuve Mackenzie par suite de l'augmentation du transport des marchandises qu'on y constatait.

M. NUGENT: Ce bateau est resté assez longtemps inactif sur le grand lac des Esclaves avant d'être utilisé.

M. HARCOURT: Depuis 1952 à 1957.

M. NUGENT: Sauf erreur, son rôle a un peu changé. N'y a-t-on pas fait quelques travaux pour le modifier?

M. HARCOURT: Oui. Initialement, le navire était capable de transporter environ quatre-vingt tonnes de marchandises dans les cales avant. Nous avons supprimé la partie avant, diminuant ainsi la longueur du bateau de sorte qu'il ne transporte plus de marchandises, car nous préférons transporter les marchandises sur nos chalands. Le temps qu'il faut pour amarrer le remorqueur en vue du déchargement des marchandises retarde la circulation des chalands.

M. NIELSEN: Estimez-vous, monsieur Baldwin, le moment venu de procéder à un examen de toute la question des besoins en matière de transport dans le bassin du Mackenzie et du Nord en général?

M. BALDWIN: Du point de vue de l'outillage disponible, non. Le fleuve, à mon avis, compte maintenant suffisamment de navires. Il s'agit de trouver suffisamment de chargements pour les tenir tous occupés.

M. NIELSEN: En posant ma question précédente sur l'évaluation des besoins en matière de transport, je songeais à la mise en circulation d'un nouveau genre de véhicules, à de nouvelles méthodes de transport, aux perfectionnements d'ordre technologique, aux pipe-lines, aux télécommunications et au transport routier, au transport par terre, par mer et par air.

M. BALDWIN: Si vous songez à la notion générale et que vous envisagiez le Nord dans son ensemble, je puis partager votre avis. Il faut sans cesse examiner à fond toutes les nouvelles méthodes, nous n'avons jamais l'occasion d'aller aussi loin dans ce domaine que nous le voudrions.

Le VICE-PRÉSIDENT (*M. Best*): Auriez-vous une opinion à émettre quant à la méthode de réglementation, soit gouvernementale ou privée?

M. BALDWIN: C'est une question d'ordre administratif à l'égard de laquelle je préfère ne pas formuler d'opinion.

M. NIELSEN: Estimez-vous qu'une intégration du réseau de transport par terre, par air et par mer s'impose? C'est une idée qui a déjà été émise devant le présent comité.

M. BALDWIN: J'ignore s'il a été démontré qu'une telle exigence s'imposait. Je ne demande qu'à être persuadé sur ce point. Je n'ai pas d'idée arrêtée du tout et je ne suis pas bien sûr de ce que vous entendez par une intégration des transports.

M. NIELSEN: La *Pacific Western Airlines*, la *Yellowknife Transportation* et l'*Arctic Shipping* ont dit qu'elles envisageraient très sérieusement la fusion de leurs opérations dans le Nord dans le dessein d'avoir un réseau de transports intégré. M. Gilchrist aussi a dit que ce pourrait être une initiative souhaitable.

M. BALDWIN: Il y a certes des avantages à gagner par une intégration de ce genre.

Le VICE-PRÉSIDENT (*M. Best*): Quelqu'un a-t-il d'autres questions à poser à M. Baldwin avant son départ?

M. DRYSDALE: Vu que ce contrat a été conclu entre la *Northern Transportation* et l'aviation américaine, et vu que l'approvisionnement de la ligne d'alerte

avancée est plus ou moins un supplément, je crois, qui est venu s'ajouter à l'objectif initial de cette compagnie de transport qui était avant tout sauf erreur, le transport de l'uranium, est-ce que les conditions du contrat sont telles qu'elles pourraient être reprises à n'importe quel moment et qu'une autre compagnie puisse par exemple remplacer la *Northern Transportation*?

M. BALDWIN: J'incline à le croire. La reprise des conditions du contrat entraînerait des pourparlers officiels entre gouvernements.

M. DRYSDALE: Est-ce que le contrat avait été conclu pour une période définie ou indéfinie?

M. BALDWIN: Pour une période d'une année à la fois, me dit M. Gilchrist. L'échange de notes entre les gouvernements mentionnait la *Northern Transportation*. C'est pourquoi il faudrait qu'il y ait des consultations entre les gouvernements.

M. DRYSDALE: A quelle époque de l'année le contrat expire-t-il? Il doit y avoir une option de renouvellement.

M. GILCHRIST: Le contrat est basé sur la durée de l'année civile, soit du 1^{er} janvier au 31 décembre.

M. DRYSDALE: Donc, le contrat de cette année est conclu.

M. GILCHRIST: Il est signé.

Le VICE-PRÉSIDENT (*M. Best*): Quelqu'un a-t-il d'autres questions à poser à M. Baldwin? J'aimerais que M. Simmons fasse les observations qu'il désire formuler.

M. SIMMONS: Monsieur le président, je n'ai pas d'autres éléments de preuve à soumettre pour donner la réplique. Je sais que M. Baldwin a hâte de partir.

Le VICE-PRÉSIDENT (*M. Best*): Dans ce cas, monsieur Baldwin, merci beaucoup d'être venu au comité avec un préavis aussi court pour témoigner devant nous. Nous vous en savons gré. Dans quelques instants, on pourra poser d'autres questions à MM. Harcourt et Simmons et on voudra peut-être que M. Gilchrist se prononce aussi sur ces sujets.

M. BATTEN: J'aimerais revenir sur les déclarations qui figurent dans votre déclaration de la page 12 à 16 relativement à un mémoire présenté au gouvernement par la *Yellowknife Transportation*, en octobre 1958.

Le VICE-PRÉSIDENT (*M. Best*): Dans le présent mémoire, monsieur Batten?

M. BATTEN: Oui, dans le mémoire présenté par la *Yellowknife*. Je voudrais demander à M. Harcourt quelles mesures ont été prises à la suite de la présentation de ce mémoire?

M. HARCOURT: Le ministère des Transports a examiné le mémoire. On nous a posé d'autres questions à son sujet et nous n'avons rien reçu d'autre concernant son acceptation ou son refus sauf une lettre émanant de M. Baldwin portant qu'on n'allait pas s'en servir. Est-ce ce que vous vouliez savoir?

M. BATTEN: Oui.

M. NUGENT: Vu les prospections pétrolières qui ont été faites dernièrement dans le bassin du Mackenzie, est-ce que votre compagnie a fait beaucoup d'affaires en transportant l'outillage de forage des puits de pétrole jusqu'au bassin du fleuve Mackenzie.

M. HARCOURT: Oui.

M. NUGENT: Et pouvez-vous me dire si ces installations de forage sortent de la région la même année où on les a installées ou bien si elles restent sur place?

M. HARCOURT: Tout l'outillage de forage amené dans les territoires du Nord, à l'exception de celui amené par camions, est resté là-bas.

M. NUGENT: De sorte que, une fois qu'il est amené sur place, il faut qu'il y reste pendant plus d'un an?

M. HARCOURT: Pas nécessairement, mais c'est ce qui se passe d'ordinaire.

M. NUGENT: Vous rappelez-vous, au pied levé, si votre compagnie a déjà transporté aller et retour la même année de l'outillage de forage?

M. HARCOURT: Non, cela ne s'est pas produit. Tous les appareils de forage qui ont été amenés dans le Nord y sont encore.

M. NUGENT: Vous parlez d'appareils de forage assez grands?

M. HARCOURT: Des appareils de ce genre sont un peu plus grands que de simples foreuses.

M. NUGENT: Je parle d'appareils qui forent assez profondément.

M. HARCOURT: Un appareil de ce genre pèse environ 2,000 tonnes y compris les fournitures et les tuyaux de forage qui s'y rattachent. A ma connaissance aucun des appareils qui a été transporté dans le Nord n'en est revenu.

M. NUGENT: Monsieur Harcourt, avez-vous offert à l'industrie pétrolière un service de transport combiné eau et air pour leur permettre de se rendre sur place et d'en revenir plus vite et pour que ce transport s'effectue plus rapidement? Êtes-vous en rapport avec quelque société d'aviation dont les avions pourraient être utilisés pour compléter le service que vous pouvez offrir à l'industrie pétrolière?

M. HARCOURT: Ce serait, je pense, une initiative avantageuse, mais jusqu'ici la *Yellowknife* n'a pas jugé que l'usage d'avions était nécessaire au fonctionnement d'une compagnie de transport par voies navigables. Quant à l'éventualité d'un transport en partie par eau et en partie par air, les compagnies qui exercent leur activité dans le Nord à l'heure actuelle, comme la *Pacific Western*, pourraient fournir ces appareils.

M. NUGENT: Disposent-elles d'équipement qui pourrait transporter des appareils de forage?

M. HARCOURT: Non.

M. NUGENT: Vous dites qu'un pont aérien rattaché à vos services actuels par voie navigable ne serait pas nécessaire, mais j'ai déduit du témoignage de M. Gilchrist relativement à l'activité de l'*Eldorado Aviation* que cette dernière est appelée à effectuer certains services pour la *Northern Transportation*, transport de personnel et d'outillage mécanique depuis des points-clés. Avez-vous une telle entente avec une compagnie quelconque d'aviation afin de vous permettre de fournir des services d'urgence relativement à vos propres opérations?

M. HARCOURT: Nous avons à notre disposition à n'importe quel moment des avions que nous pouvons louer à Fort-Smith, Yellowknife, Hay-River, Norman-Wells et Aklavik. Notre activité n'a jamais été paralysée par un manque d'avions disponibles à n'importe quelle fin.

M. NUGENT: Je crois comprendre, d'après votre témoignage, que vous n'estimez pas nécessaire que votre compagnie soit propriétaire de pareils avions et que vous estimez que les services actuels d'avions loués sont suffisants pour répondre aux exigences de cet ordre.

M. HARCOURT: Tout à fait satisfaisants.

M. DRYSDALE: Est-ce que M. Harcourt pourrait élucider un ou deux points relativement à son mémoire. Vous dites à la page 8 au paragraphe 14:

La *Yellowknife Transportation Company Limited* s'est maintenant mise en rapport avec la *Western Electric* à New-York et a reçu la communication suivante:

S'agissait-il d'une lettre, d'un coup de téléphone ou d'une visite?

M. HARCOURT: C'était lors d'un entretien privé, la réunion du 10 janvier 1955 dont j'ai parlé.

M. DRYSDALE: Qui y assistaient?

M. HARCOURT: M. Lockman, directeur d'entreprise; M. Moore, son adjoint, M. Murphy et moi-même.

M. DRYSDALE: Puis vous dites au paragraphe 15:

La *Yellowknife Transportation Company* a alors interviewé M. W. Bennett, président de la *Northern Transportation Company*.

M. HARCOURT: Il s'agissait en l'occurrence d'une visite personnelle que j'ai rendue à M. Bennett à Ottawa.

M. DRYSDALE: Le mémoire se poursuit par des réponses et des questions aux paragraphes a) à e). Ont-elles été consignées d'après des notes prises ou de mémoire?

M. HARCOURT: Elles ont été rédigées d'après des notes dictées immédiatement après l'entrevue.

M. DRYSDALE: Vous dites ensuite au paragraphe 16 que la *Yellowknife Transportation Company* a eu une entrevue avec M. Boderick à Edmonton. Était-ce une visite personnelle que vous lui avez rendue?

M. HARCOURT: Non, assistaient à cette réunion, MM. R. E. Harcourt et D. S. Robinson de la *Yellowknife Transportation*, le capitaine Hall de la *Northern Transportation* et M. Boderick, président de la *Northern Transportation*.

Le VICE-PRÉSIDENT (M. Best): Messieurs, notre réunion touche à sa fin.

M. NUGENT: Est-ce que M. Gilchrist pourrait nous dire si la *Northern Transportation* a déjà transporté dans le Nord du matériel de forage et si elle l'a ramené la même année?

Le VICE-PRÉSIDENT (M. Best): Je ne pense pas que M. Gilchrist puisse répondre à cette question, mais il a peut-être quelques observations à formuler.

M. GILCHRIST: Je n'ai rien à ajouter. Je crois que l'on a traité le sujet d'une façon assez complète.

M. NUGENT: Est-ce que M. Harcourt ou M. Gilchrist pourrait nous dire s'il existe à l'heure actuelle une méthode quelconque permettant aux compagnies pétrolières d'amener et de ramener la même année leur matériel de forage?

M. GILCHRIST: Si elles ont un trou profond à creuser, je ne vois pas comment cela serait possible de même que si les voies navigables sont tant soit peu distantes, je n'en vois pas la possibilité.

M. HARCOURT: M. Bowden de la *Bowden Drilling Company* nous a fait savoir qu'on avait mis au point un appareil en aluminium léger qui pourrait être transporté entièrement par air.

M. NUGENT: Par quel genre d'avion?

M. HARCOURT: Je l'ignore.

M. NUGENT: J'aurais peut-être pu le demander à M. Baldwin pendant qu'il était ici. Mais je ne pense pas que le ministère des Transports leur permettrait de faire entrer au Canada le seul genre d'avion capable de transporter cet appareil.

M. NIELSEN: On en a déjà fait venir.

Le VICE-PRÉSIDENT (*M. Best*): A-t-on d'autres questions à poser à M. Gilchrist?

M. DRYSDALE: A la réunion d'hier, j'ai proposé que M. Harcourt ou M. Simmons soumette une offre ferme relativement à l'approvisionnement de la ligne d'alerte avancée, ainsi qu'à la prise de possession de cet autre service qui fournit la *Northern Transportation Company*. S'ils le font, pourrais-je demander qu'ils en envoient un exemplaire au président du comité pour que cette offre puisse figurer au compte rendu des délibérations de notre comité?

Le VICE-PRÉSIDENT (*M. Best*): D'accord!

M. NUGENT: Voulez-vous bien me répéter cela, s'il vous plaît?

M. NIELSEN: Il vous l'expliquera après la réunion.

Le VICE-PRÉSIDENT (*M. Best*): Voilà qui termine, pour le moment, je pense, les témoignages. Le comité veut sans doute que j'offre des remerciements à MM. Harcourt et Simmons. Ils sont venus de très loin et nous leur savons infiniment gré d'avoir témoigné devant le comité aujourd'hui et les jours antérieurs. Je remercie également M. Gilchrist. Nous le reverrons peut-être après la fin des pourparlers et d'autres études au sujet de l'Eldorado.

M. HARCOURT: Monsieur Simmons et moi-même tenons à remercier le comité des égards qu'il a eus pour nous. Nous lui en savons gré.

Le VICE-PRÉSIDENT (*M. Best*): Notre prochaine réunion aura lieu mardi prochain à 9 heures et demie du matin dans l'édifice de l'Ouest, où nous entendrons le témoignage de M. Gray de l'*Atomic Energy*.

(La séance est levée.)

APPENDICE A
NORTHERN TRANSPORTATION COMPANY LIMITED

ÉTAT DÉCENNAL DES GAINS POUR LES ANNÉES SE TERMINANT LE 31 DÉCEMBRE DEPUIS 1951 JUSQU'À 1960

	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960
<i>Revenu:</i>										
Gains dus au transport de marchandises	2,095,913	1,977,494	2,394,427	2,362,927	3,426,598	3,817,486	3,929,280	4,147,562	3,736,879	2,728,104
Divers	21,290	5,213	27,400	32,473	29,810	60,318	24,997	118,156	110,410	151,253
	2,117,203	1,982,707	2,421,827	2,395,400	3,456,408	3,877,804	3,954,277	4,265,718	3,847,289	2,879,357
<i>Dépenses:</i>										
D'exploitation	1,049,920	1,062,804	1,165,355	1,263,240	1,665,156	2,016,217	2,142,873	2,227,910	2,258,546	1,816,994
D'administration	110,510	123,630	123,870	130,340	152,023	166,162	191,513	243,932	259,773	293,585
D'amortissement	511,883	679,163	863,333	644,306	683,834	1,052,857	1,004,346	1,072,138	768,310	704,004
	1,672,263	1,865,597	2,152,558	2,037,886	2,501,013	3,235,236	3,338,732	3,543,980	3,286,629	2,814,583
Bénéfices d'exploitation	444,940	117,110	269,269	357,514	955,395	642,568	615,545	721,738	560,660	64,774
<i>Autres crédits et (frais):</i>										
Redressements à l'égard des années antérieures	1,034	2,046	—	(7,313)	—	—	—	—	—	—
Coût des prestations de pension pour service antérieur	—	—	—	—	—	—	—	—	(400,000)	—
	445,974	119,156	269,269	350,201	955,395	642,568	615,545	721,738	160,660	64,774
Provision pour impôt sur le revenu	—	84,000	136,069	193,403	488,945	262,346	214,238	474,008	76,165	4,611
Bénéfice net	445,974	35,156	133,200	156,798	466,450	380,222	401,307	247,730	84,495	60,163
<i>Dépenses d'immobilisations:</i>										
Bateaux et chalands, matériel inclus	392,728	235,975	55,422	280,650	1,333,948	3,051,140	16,011	544,104	—	116,156
Entrepôts et ateliers, outillage inclus	209,313	288,203	39,532	26,845	54,971	212,773	699,865	160,966	42,730	(500)
Matériel automobile	95,754	27,528	11,659	56,771	32,901	148,482	48,945	121,512	114,967	71,733
Bureaux	—	153,123	4,758	—	—	—	—	—	—	—
Meubles et matériel de bureau	5,150	12,559	3,682	628	2,989	3,865	3,215	11,986	3,813	4,663
Biens immobiliers	17,310	—	529	—	—	12,450	—	35,000	—	—
	720,255	717,388	115,582	364,894	1,424,809	3,428,710	768,036	873,568	161,510	192,052
Volume brut du transport par navires	53,360	69,828	79,269	90,623	122,713	187,240	188,641	192,066	174,058	142,632

Le 28 avril 1961.

