LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT

J
103
H7
1970/72
I5
A1
v.1

Canada. Parl. H. of C. Standing Committee on Indian Affairs and Northern Development, 1968/69- Minutes of proceedings and evidence.

DATE | NAME - NOM

Date Loaned

OCT - 6 2000

CAT. NO. 1138

J
103
H7
1970/72
I5
A1
V.1

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 1

Thursday, November 26, 1970
Thursday, February 11, 1971

Chairman: Mr. Ian Watson

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 1

Le jeudi 26 novembre 1970
Le jeudi 11 février 1971

Président: M. Ian Watson

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Indian Affairs and Northern Development

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Affaires indiennes et du développement du Nord canadien

RESPECTING:

The subject-matter of Arctic icebreaker service

CONCERNANT:

La question relative au service de brise-glace dans l'Arctique

---

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

Third Session
Twenty-eighth Parliament, 1970-71

Troisième session de la
vingt-huitième législature, 1970-1971

23083—1

STANDING COMMITTEE ON INDIAN AFFAIRS AND NORTHERN DEVELOPMENT

Chairman: Mr. Ian Watson

Vice-Chairman: Mr. Paul St. Pierre

Messrs.

Barnett
Blouin
Borrie
Buchanan
Cadieu
Cullen
Deakon
Gundlock
Howard (*Skeena*)
Marchand (*Kamloops-Cariboo*)

COMITÉ PERMANENT DES AFFAIRES INDIENNES ET DU DÉVELOPPEMENT DU NORD CANADIEN

Président: M. Ian Watson

Vice-président: M. Paul St. Pierre

Messieurs

Matte
McBride
Nielsen
Orange
Paproski
Rock
Simpson
Yewchuk—(20).

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

J. H. Bennett

Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 65(4)(b)

Mr. St. Pierre replaced Mr. Murphy on October 9, 1970.

Mr. Marchand (*Kamloops-Cariboo*) replaced Mr. Chappell on October 14, 1970.

Mr. Orange replaced Mr. Hogarth on October 14, 1970.

Mr. Blouin replaced Mr. Sulatycky on November 24, 1970.

Mr. Nielsen replaced Mr. Nesbitt on November 25, 1970.

Mr. McBride replaced Mr. Badanai on February 10, 1971.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

M. St. Pierre remplace M. Murphy le 9 octobre 1970.

M. Marchand (*Kamloops-Cariboo*) remplace M. Chappell le 14 octobre 1970.

M. Orange remplace M. Hogarth le 14 octobre 1970.

M. Blouin remplace M. Sulatycky le 24 novembre 1970.

M. Nielsen remplace M. Nesbitt le 25 novembre 1970.

M. McBride remplace M. Badanai le 10 février 1971.

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente au siège d'Information Canada, Ottawa, Canada

ORDERS OF REFERENCE

Thursday, January 21, 1971.

Ordered,—That Bill C-193, An Act to amend the Northern Canada Power Commission Act, be referred to the Standing Committee on Indian Affairs and Northern Development.

Tuesday, February 9, 1971.

Ordered—That the following matters be referred to the Standing Committee on Indian Affairs and Northern Development:

1. The Annual Report of the Department of Indian Affairs and Northern Development for the year ended March 31, 1968 and the evidence adduced by the Committee in its consideration thereof during the Twenty-eighth Parliament;

2. The Annual Report of the Department of Indian Affairs and Northern Development for the year ended March 31, 1969;

3. The subject-matter of Arctic icebreaker service; and

That during its consideration thereof, the Committee be empowered to adjourn from place to place within Canada.

ATTEST:

Le greffier de la Chambre des communes

ALISTAIR FRASER

The Clerk of the House of Commons

ORDRES DE RENVOI

Le jeudi 21 janvier 1971

Il est ordonné,—Que le Bill C-193, Loi modifiant la Loi sur la Commission d'énergie du Nord canadien, soit déféré au comité permanent des affaires indiennes et du développement du Nord canadien.

Le mardi 9 février 1971

Il est ordonné,—Que les sujets suivants soient renvoyés au comité permanent des affaires indiennes et du développement du Nord canadien:

1. Le rapport annuel du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien pour l'année se terminant le 31 mars 1968 et le témoignage qu'apporte le Comité dans son étude du rapport au cours de la vingt-huitième Législature;

2. Le rapport annuel du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien pour l'année se terminant le 31 mars 1969;

3. La question relative au service de brise-glace dans l'Arctique; et

qu'au cours de son étude, le Comité soit autorisé à se déplacer d'un lieu à l'autre au Canada.

ATTESTÉ:

MINUTES OF PROCEEDINGS

Thursday, November 26, 1970.
(1)

[*Text*]

The Standing Committee on Indian Affairs and Northern Development met this day at 3:35 p.m. for the purposes of organization.

Members present: Messrs. Badanai, Barnett, Blouin, Borrie, Buchanan, Cadieu, Cullen, Deakon, Gundlock, Howard (*Skeena*), Marchand (*Kamloops-Cariboo*), Nielsen, Orange, Rock, Simpson, St. Pierre, Watson, Yewchuk.—(18)

The Clerk attending and having called for nominations to elect a Chairman—

Moved by Mr. Badanai,

Seconded by Mr. Howard (*Skeena*),

That Mr. Watson do take the Chair of this Committee.

On motion of Mr. Borrie,

Resolved,—That nominations be closed.

Mr. Watson being declared elected Chairman, thanked the members for the honour bestowed upon him and called for nominations for the election of a Vice-Chairman.—

Moved by Mr. Cullen,

Seconded by Mr. Blouin,

That Mr. St. Pierre be elected Vice-Chairman of this Committee.

Moved by Mr. Borrie and

Resolved,—That nominations be now closed.

There being no other nominations, Mr. St. Pierre was declared elected Vice-Chairman.

On motion of Mr. Deakon,

Resolved,—That the Subcommittee on Agenda and Procedure be composed of the Chairman, Vice-Chairman and three members appointed by the Chairman on the advice of the party whips.

On motion of Mr. Borrie,

That the Committee print 1,000 bilingual copies of its Minutes of Proceedings and Evidence and additional copies be printed, if required.

Debate arose thereon and Mr. Badanai moved the following amendment thereon:

That this Committee print 1,250 bilingual copies of its Minutes of Proceedings and Evidence and the question being put on the above Amendment, it was resolved in the NEGATIVE.

PROCÈS-VERBAL

Le jeudi 26 novembre 1970
(1)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des Affaires indiennes et du Nord canadien se réunit à 3 h 35 de l'après-midi pour s'organiser.

Députés présents: MM. Badanai, Barnett, Blouin, Borrie, Buchanan, Cadieu, Cullen, Deakon, Gundlock, Howard (*Skeena*), Marchand (*Kamloops-Cariboo*), Nielsen, Orange, Rock, Simpson, St. Pierre, Watson, Yewchuk.—(18)

Le greffier se dit prêt à recevoir les candidatures au poste de président—

M. Badanai propose,

Appuyé par M. Howard (*Skeena*),

M. Watson au poste de président du Comité.

M. Borrie propose,

Et il est résolu,—Que la période de mise en candidature soit close.

M. Watson est déclaré président et remercie les membres de l'honneur qu'on lui confère; il se dit prêt à recevoir les candidatures au poste de vice-président.—

M. Cullen propose,

Appuyé par M. Blouin,

M. St. Pierre au poste de vice-président du Comité.

M. Borrie propose et

Il est *Résolu,*—Que la période de mise en candidature soit maintenant close.

Comme il n'y a pas d'autre candidature, M. St. Pierre est déclaré vice-président.

M. Deakon propose, et

Il est *Résolu,*—Que le Sous-comité du programme et de la procédure comprenne le président, le vice-président et trois membres nommés par le président après consultation avec les whips des partis.

M. Borrie propose,

Que le Comité fasse imprimer 1,000 exemplaires bilingues des procès-verbaux et témoignages et que des exemplaires additionnels soient imprimés, si nécessaire.

Les délibérations se poursuivent et M. Badanai propose l'amendement suivant:

Que le Comité fasse imprimer 1,250 exemplaires bilingues des procès-verbaux et témoignages; l'amendement est mis aux voix et REJETÉ.

The question being put on the main motion—

That this Committee print 1,000 bilingual copies of its Minutes of Proceedings and Evidence and additional copies be printed if required.

It was resolved in the AFFIRMATIVE (On Division).

On the motion of Mr. Marchand (*Kamloops-Cariboo*), it was

Agreed,—That in accordance with S.O. 65(7) the Chairman be authorized to hold meetings to receive and authorize the printing of evidence when a quorum is not present.

On motion of Mr. Borrie,

Resolved,—That the Committee print as a supplementary issue to its Minutes of Proceedings and Evidence, a sessional index prepared by the Library of Parliament.

The Committee proceeded to discuss suggestions from the members as to the future course of the Committee's work in the session ahead.

It was agreed,—That these suggestions would be considered by the Sub-Committee on Agenda and Procedure.

At 4:00 p.m., on motion of Mr. Deakon, the Committee adjourned to the call of the Chair.

Thursday, February 11, 1971.
(2)

The Standing Committee on Indian Affairs and Northern Development met this day at 11:12 a.m., the Chairman, Mr. Watson, presiding.

Members present: Messrs. Borrie, Buchanan, Gundlock, McBride, Orange, Rock, Simpson, St. Pierre, Watson, Yewchuk.—(10)

Also present: Mr. Sulatycky, M.P.

Witness: Admiral A.H.G. Storrs, Director of Marine Operations Branch, Department of Transport.

The Chairman notified the Committee that this day's meeting pertained to one of its Orders of Reference "The subject-matter of Arctic icebreaker service" and invited Mr. St. Pierre to introduce the topic.

The Chairman then introduced the witness, Admiral A.H.G. Storrs, who made an oral statement and was questioned by the Committee.

At the conclusion of questioning, the Chairman thanked Admiral Storrs.

At 1.05 p.m. the Committee adjourned to Tuesday, February 16, 1971.

La motion principale, à savoir que le Comité fasse imprimer mille exemplaires bilingues des procès-verbaux et témoignages et des exemplaires additionnels si nécessaire, étant mise en délibération, est adoptée (sur division).

M. Marchand (Kamloops-Cariboo) propose, et

Il est convenu,—Que conformément au Règlement 65 (7), le président soit autorisé à tenir des séances, à recevoir des témoignages et à en autoriser l'impression en l'absence de quorum.

M. Borrie propose, et

Il est résolu,—Que le Comité fasse imprimer, en supplément des procès-verbaux et témoignages, un index sessionnel préparé par la Bibliothèque du Parlement.

Le Comité entreprend la discussion des propositions des députés sur l'ordre à suivre des travaux du Comité pour la prochaine session.

Il est convenu,—Que ces propositions soient étudiées par le Sous-comité du programme et de la procédure.

A 4 h de l'après-midi, M. Deakon propose que la séance du Comité soit levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le jeudi 11 février 1971
(2)

Le Comité permanent des Affaires indiennes et du développement du Nord canadien se réunit ce matin à 11 h 12. Le président, M. Watson, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Borrie, Buchanan, Gundlock, McBride, Orange, Rock, Simpson, St. Pierre, Watson, Yewchuk—(10).

Autre député présent: M. Sulatycky.

Témoin: L'aminal A. H. G. Storrs, directeur, direction des opérations de la marine, ministère des Transports.

Le président informe le Comité que la séance d'aujourd'hui est pertinente à un des ordres de renvoi «la question relative au service de brise-glace dans l'Arctique» et invite M. St. Pierre à faire un exposé.

Le président présente ensuite le témoin, l'amiral A. H. G. Storrs, qui fait une déclaration et répond ensuite aux questions des membres du Comité.

A la fin de la période de questions, le président remercie l'amiral Storrs.

A 1 h 05 de l'après-midi, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mardi 16 février 1971.

Le greffier du Comité

J. H. Bennett

Clerk of the Committee

23083—2½

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, February 11, 1971.

• 1116

[*Text*]

The Chairman: Gentlemen, I call the meeting to order. There are a number of items here which require a full quorum before we can deal with them, so I think we should proceed with our witness now.

We are pleased to have before the Committee Admiral A. H. G. Storrs, Director of Marine Operations Branch, Department of Transport. Admiral Storrs is going to be talking to us this morning about Arctic icebreaker service and its future.

The subject matter has been approved by the steering committee really on the initiative of one of our members Paul St. Pierre, and I think it might be useful if I called on Mr. St. Pierre to give us a brief outline of his motivation and reasoning in suggesting that this topic be considered by the Committee.

Mr. St. Pierre.

Mr. St. Pierre: Mr. Chairman, if I could perhaps to some extent set the stage for our meeting today, and for subsequent ones on this subject, I think it was the feeling of the steering Committee that the Canadian government is shortly going to be facing a fairly difficult decision, and that decision will be whether or not to invest a very considerable sum of money in the world's best icebreaker.

From my own knowledge, and of course I look forward to increasing my knowledge quite a bit, my understanding is that at present we have no icebreaker capable of handling the heavy polar pack ice of the Western Arctic, that probably no other nation has at present either. If there should be major industrial development in the Eastern Arctic in oil or pipelining or something which requires surface transport, we in Canada might find ourselves with a great area of Canada, which we cannot service for lack of adequate icebreaker service.

There is another reason which we cannot overlook. It is my understanding, unconfirmed, that the United States is now proceeding with plans to build a polar icebreaker. If they do, and if they develop one which is capable of penetrating our Western Arctic at a time when we do not have ship which can do so, I think the difficulties of our position are pretty obvious.

It is also my understanding, that not only are the costs involved in this operation of pretty high magnitude, but the state of the art is not too far advanced, there is no general agreement among shipbuilding people how large, or what type of bow a polar icebreaker should have. I am hoping that Admiral Storrs will be the first of a number of witnesses who can enlighten us on all these points.

The Chairman: Thank you Mr. St. Pierre. Admiral Storrs would you care to make some remarks on what is the position of the government or the Department ?

Admiral A. H. G. Storrs (Director, Marine Operations Branch, Department of Transport): Mr. Chairman, could I

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 11 février 1971.

[*Interpretation*]

Le président: La séance est ouverte. Il y a un certain nombre de questions qui exigent le quorum avant que nous ne les entamions, par conséquent, nous allons passer tout de suite aux témoignages.

Il nous fait plaisir d'avoir parmi nous, l'amiral A. H. G. Storrs, directeur à la Direction des opérations de la marine au ministère des Transports. Il va nous parler ce matin du service de déglaçage dans l'Arctique et de son avenir.

La question à l'ordre du jour a été approuvée par le comité directeur sur l'initiative de l'un de nos membres, M. St-Pierre. Et je pense qu'il serait utile que M. St-Pierre ait l'obligeance de nous donner un bref aperçu des motifs qui l'ont amené à suggérer l'étude de cette question au Comité.

Monsieur St. Pierre, vous avez la parole.

M. St. Pierre: Monsieur le président, peut-être pourrais-je indiquer les questions que nous discuterons aujourd'hui et puis plus tard aussi. Le gouvernement du Canada, nous le croyons, va devoir faire face bientôt à une décision extrêmement importante. Il va s'agir de savoir s'il faut investir ou pas une quantité considérable d'argent dans le meilleur brise-glace au monde.

Personnellement, j'espère accroître un peu plus mes connaissances sur cette question. Pour l'instant, nous n'avons pas de brise-glace qui soit en mesure de concasser les couches épaisses de glace polaire dans l'Arctique occidental. Et je pense qu'aucune autre nation n'a pour l'instant de tel brise-glace. S'il y avait des développements industriels dans l'Arctique oriental, des pipes-lines à installer, l'exploitation du pétrole, ou des opérations pour lesquelles on aurait besoin de transportation de surface, peut-être qu'au Canada nous aurions une grande partie de notre pays, que nous ne pourrions desservir à cause d'un manque de service de déglaçage.

Il y a une autre raison importante. Ce n'est pas confirmé, mais il paraît que les États-Unis font des plans pour construire un brise-glace. Si c'est le cas, et s'ils en construisent un qui serait capable de pénétrer l'Arctique occidental alors que nous, pour l'instant, nous n'avons pas de navire qui en soit capable, je pense qu'on sent évidemment la difficulté de la situation canadienne.

Il me semble que le coût de cette opération est évidemment très élevé, mais les conceptions dans le domaine de la construction de brise-glace ne sont pas très avancées. Les gens du métier ne sont pas d'accord au sujet de la dimension et du type d'étrave qu'un brise-glace polaire devrait avoir. J'espère que l'amiral Storrs ainsi que d'autres témoins pourront nous renseigner à ce sujet.

Le président: Merci, monsieur St-Pierre. Monsieur Storrs, est-ce que vous voudriez nous donner votre avis sur la position actuelle du gouvernement canadien ou de votre ministère?

L'amiral A. H. G. Storrs (Directeur, Direction des opérations de la marine, ministère des Transports): Monsieur

[*Texte*]

begin by very briefly just making a few comments about icebreaking in general and the philosophy of supporting shipping in ice. If I may do so, perhaps I could start off with explaining what the situation is in the Gulf of St. Lawrence where we operate every winter.

• 1120

Ten or eleven years ago in the winter of 1959-1960 about 400,000 tons of cargo moved in the Gulf over the winter months, and it had been somewhere around there, less than half a million tons, for many, many years. This last winter, 1969-1970, something like 1,100 plus ships moved in the Gulf and 15.25 million tons of cargo. From 400,000 to 15.25 million in eleven years is really quite a dramatic change. This took place for a number of reasons. First, the discovery was made by shipowners and ship operators that ice is not an impenetrable barrier if treated in the right way, and they could trade profitably into the Gulf. This arose, in turn, largely because of the leadership of the Russians and the Scandinavians, I think, in the Baltic and along the coast of Siberia, but anyway, it was translated into the Gulf. Second was the interest and drive of an organization called the Lower Gulf and St. Lawrence Development Association which pushed hard. Finally, and certainly not last in importance was our own organization.

The philosophy for the support of shipping in the Gulf of St. Lawrence, and ice generally, is that the icebreaker should be a device almost of last resort, and that the way to deal with ice is to try to avoid it. So we have an extensive system for gathering information on ice, a reconnaissance system using satellites, aircraft, reports from ships and so on and so on. This is digested and translated into conditions as they relate to ships and also it leads to forecasts of trends and then is sent out to ships by various means by broadcasts and by direct information. In turn, ships that want them are given the routes to follow where they can either avoid ice altogether or confine the ice which is the least obstruction to them. This is so effective that last year, out of the 1,100-plus ships that went through the Gulf during the winter months, only about 120-odd, no more than that, were actually escorted by icebreakers and this was in areas where it was impossible to avoid ice, or where the ship itself was not of a character that it could deal with the ice it found on its own.

This leads me to a point that is very important in the Arctic. As a general principle we think ships that trade into ice congested waters should be able to deal with most conditions they encounter on their own; their strength, their structural characteristics should be such that they are not only safe but they can go their way as though they were in normal conditions. They really should not have to be escorted by an icebreaker except when things are very exceptional and the icebreaker really should be a device for getting them out of trouble if they get into it, or for keeping them out of trouble if conditions are difficult.

Let me just talk for a moment about the Hudson Bay route. Ever since the establishment of the port of Churchill there has been a growing trade in grain in the summer months, shipping grain out of Churchill. This

[*Interprétation*]

le président, peut-être pourrais-je commencer en faisant quelques remarques au sujet du déglaçage en général, et aussi à propos de la conception qui préconise l'aide à la navigation dans les régions couvertes de glace. Je pourrais d'abord expliquer quelle est la situation dans le golfe du St-Laurent où nous conduisons des opérations chaque hiver.

Il y a 10 ans ou 11 ans, au cours de l'hiver de 1959-1960, il y avait à peu près 400,000 tonnes de marchandises qui furent transportées dans le golfe pendant l'hiver, et le volume de marchandises était resté à environ un demi-million de tonnes pendant de nombreuses années. L'hiver dernier, en 1969-1970, il y a eu 1,100 navires dans le golfe et 15.25 millions de tonnes de marchandises, par conséquent, vous voyez que l'évolution est considérable. Et cela a eu lieu pour un nombre de raisons. D'abord, les armateurs ont découvert que la glace n'était pas une barrière infranchissable si elle était traitée comme il le faut, et qu'on pouvait parfaitement pénétrer dans le golfe avec des navires marchands. Ce sont les Russes et les Scandinaves qui ont pris l'initiative dans ce domaine dans la mer Baltique et le long de la côte de la Sibérie, et leur expérience a été mise à l'œuvre dans le golfe du St-Laurent. Deuxièmement, il y a l'intérêt dont fit preuve une certaine organisation qui s'appelle la *Lower Gulf and St. Lawrence Development Association*, et enfin, il y a notre propre organisation.

La philosophie qui préconise la navigation dans le golfe du St-Laurent et dans les régions couvertes de glace prétend que le brise-glace devrait être utilisé en tout dernier lieu, et qu'il s'agit tout d'abord d'essayer d'éviter la glace. Par conséquent, nous avons un important système qui nous permet de rassembler des renseignements sur la glace en utilisant des avions, des satellites, des rapports qui viennent de navires, etc. Ceci est transposé en données qui servent à la navigation et cela permet de donner des prévisions et ensuite, c'est renvoyé par radio, ou par information directe aux navires. A leur demande, les navires reçoivent des itinéraires à suivre où ils peuvent éviter la glace, ou bien où ils peuvent s'en tenir à celle qui est la plus facile à pénétrer. C'est tellement efficace que l'année dernière, sur 1,100 navires qui sont passés dans le golfe, à peu près 120 seulement ont été escortés par des brise-glace et c'était dans des zones où le bateau lui-même n'était pas suffisamment équipé pour s'occuper de la glace tout seul.

Donc, nous voici face à une question extrêmement importante dans l'Arctique. D'une manière générale, nous pensons que les navires qui vont dans les eaux glacées devraient être en mesure de répondre aux problèmes de la glace, seuls, et ils devraient être construits de telle façon qu'ils puissent naviguer dans ces eaux sans danger et comme s'il s'agissait de conditions normales. Ils devraient ne pas avoir à être escortés par un brise-glace, sauf dans des conditions très exceptionnelles. Et le brise-glace devrait être là simplement pour les sortir des difficultés ou bien pour les aider à les éviter.

J'aimerais vous dire quelques mots au sujet de la route de la baie de l'Hudson. Depuis l'ouverture du port de Churchill le commerce du grain y a pris de l'ampleur durant les mois d'été, et le transport du grain à partir de ce port s'est stabilisé à environ 40 navires par an. C'est

[*Text*]

has stabilized at about 40 ships a year. This is a fairly straightforward operation, it is confined to quite a limited season. Until there are changes in the port itself or until the insurance requirements change, I do not think there will be much alteration there.

In the high Arctic itself, which is what we are here to talk about today, there was really nothing at all except exploration until after the War. After the war there was set up, or extended, an organization for gathering meteorological information that we put in during the War and five joint Canada-U.S. Arctic weather stations were established in parts of the high Arctic. The method of resupplying these was to stockpile the winter requirements or year's requirements during a summer sealift by ship at Resolute and one or two other places, and then to fan it out by air to these stations. A few years later with the installation of the Dew Line there was a tremendous effort of construction, of course, and then the method of resupplying the high Arctic installations of the Dew line followed the same pattern as that used for joint Arctic weather stations. The tonnage for all this resupply was really very small indeed. Inward tonnage is somewhere around 60,000 to 70,000 tons and there is a certain amount of movement laterally and a certain amount of stuff brought back, but allow for these installations about 60,00 to 70,000 tons.

• 1125

Now, on top of these military ones, because of our increasingly active interest in the Arctic, the increasingly active participation of the Department of Indian Affairs and Northern Development in Arctic administration and Arctic organization, there has been a tremendous growth in nonmilitary cargo, in fact the nonmilitary cargo is perhaps a little bit greater now than the military cargo with the cut-back in some of the DEW line installations, but it is still somewhere in the region of 70,000-odd tons. In more recent years, there has been growing a certain amount of shipment up there by sea to support the mineral exploration that has been going on quite extensively, and in that case the tonnage is roughly the same, for a total by sea last year of some 130,000 to 140,000 tons—trivial, of course, compared with mainland shipments. On top of that, about 5,000 tons moved by air from the south up to the Arctic but most of it follows this pattern of a sealift during the summer, stockpile and then fanning it out to the other stations by air during the winter.

The distribution of types of goods that are moved between this method and air of course is fairly obvious. Oil is the major commodity moved, and drill supplies, drill stem, housing and construction equipment and all that kind of stuff. Perishables—lettuces, candy bars, beer and so forth—for the most part go by air but not all of them. A certain amount still go by sea and are stockpiled.

All of this can be done during the relatively short open season, some of it from the western Arctic down the Mackenzie Valley and then eastward to installations in our own western Arctic and most of it by sea up from Montreal, Quebec, Halifax to bases up the Baffin Island coast and as far west as Resolute and even to Melville Island and some higher than that.

It is quite hard to estimate what to project this into the future, the reason being that until somebody discovers oil

[*Interpretation*]

une opération très simple, à saison limitée. A moins qu'il y ait des modifications dans le port lui-même, ou à moins que les exigences en matière d'assurance se modifient, je ne pense pas qu'il y aura de grands changements dans ce secteur.

Mais dans les régions retirées de l'Arctique lui-même qui est le sujet de notre discussion, on n'a rien fait sauf de l'exploration jusqu'après la guerre. Et après la guerre, on a développé une organisation pour le rassemblement des renseignements météorologiques qui avait été mise sur pied pendant la guerre et cinq postes météorologiques furent établis conjointement par le Canada et les États-Unis dans les régions retirées de l'Arctique. Les méthodes de ravitaillement consistaient à stocker les approvisionnements, pour l'hiver pendant l'été. Ces approvisionnements sont transportés par navire à Resolute ainsi qu'à deux autres places et ensuite ils sont distribués aux stations par avion. Quelques années plus tard, il y eu un effort considérable de construction lors de l'installation du réseau d'alerte avancée, DEW, et la même méthode fut employée pour approvisionner ces installations. Le tonnage en approvisionnements était très réduit. Il y avait, pour ces installations, à peu près de 60 à 70,000 tonnes.

La participation du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien s'est largement accrue dans l'Arctique, l'administration et l'organisation de l'Arctique a connu une expansion, les marchandises non militaires ont connu une hausse notable et les cargaisons non militaires sont peut-être, maintenant plus considérables que les cargaisons militaires, à cause de la réduction des installations du réseau d'alerte avancée DEW, mais elles sont encore d'environ 70,000 tonnes. Au cours des années qui viennent de s'écouler, la navigation maritime vers ces régions a connu un certain essor et cela pour appuyer l'exploration minérale qui se développe considérablement auquel cas, le tonnage est à peu près le même pour le total par mer de l'année dernière, qui était d'environ 130 à 140,000 tonnes. C'est très peu de choses, bien sûr, par rapport au tonnage continental. De plus, 5,000 tonnes de marchandises ont été transportées par avion du sud vers l'Arctique mais la plupart du tonnage est transporté par voie de mer au cours de l'été pour revenir au transport aérien au cours de l'hiver.

La répartition des types de marchandises transportées par ces méthodes est évidente en soi. Le pétrole est évidemment la principale marchandise, l'équipement de construction et de forage et tout ce genre de choses sont transportées par voie de mer. Les marchandises périssables: la salade, les tablettes de chocolat, la bière etc., pour la plupart sont transportées par avion, mais une certaine quantité est transportée par mer et est emmagasinée.

Tout ceci peut être fait pendant la courte saison d'été. Certaines cargaisons proviennent de l'Arctique occidental vers la vallée du Mackenzie et ensuite de l'Est, la plupart par mer de Montréal, Québec, Halifax vers le Nord jusqu'à l'Île de Baffin, aussi à l'ouest que Resolute et même Melville et même encore plus au nord.

Il est difficile de faire des prévisions parce que, jusqu'à ce qu'on ait découvert du pétrole ou du gaz en grandes quantités, il est difficile de savoir s'il y aura plus d'explo-

[*Texte*]

or gas in marketable quantities, it is hard to see that there will be really very much increase in exploration activities; a certain amount perhaps but not in really massive terms. On the government and military side, one can also see perhaps a fairly steady growth but not again in massive terms, so that without a major strike of any kind, it is very difficult to see that there may be very much change or may be so much change in the volume of resupply requirements that it would necessitate going into an extended season operation either just pushing the season out each way or even into considering shipping operations for the whole year around.

This, of course, is assuming that there is no extraction of minerals from the Arctic. What would happen if there was a major oil strike in one of the Arctic islands? Well, I suppose the first thing would be for somebody to do their sums and find out if you could put oil from the Arctic islands, brought out very expensively, if you could lay this down in Montreal or Halifax at a competitive price with Venezuela or the Middle East. I do not know.

• 1130

There are people in the Department of Indian Affairs and Northern Development, of course, who can tell you this kind of thing. But speaking personally, I wonder whether it can be a foregone conclusion, or taken for granted, that if there was a major strike in the Arctic Islands, that the oil would be immediately extracted, and there would be therefore a requirement for major shipment by some means or other. I do not know.

I would suggest that perhaps the most likely development in the reasonable future would be the iron ore extraction from the north end of Baffin Island, which is owned by the Baffinland Iron Ore Mines Corporation. And we do know that they are doing their homework very carefully and doing their best to see if they can get it out.

If that happens, then the situation could be altered quite considerably, because if there is a major extraction of resources, then we get into probably a situation where just a short summer season operation is not enough. There will have to be extended season operations of some kind, and this is a very different kettle of fish, as far as shipment is concerned. And here, Mr. Chairman, perhaps I might talk very briefly about the nature of Arctic ice.

If you can look in your mind's eye at the moment at the map of the Arctic, and coming up to Baffin Bay from the eastward, in the summertime from very late July or early August, until the end of September, there is usually more or less open water, or very easy ice conditions, to about half way through the Northwest Passage as far west as Cornwallis Island, where Resolute is.

From there west, until you get to Banks Island, which is the western most big island of the Arctic archipelago, there is quite heavy ice, very heavy ice, of such a character that it is an unusual year when a commercial vessel of the kind that there are now operating in ice can get through, even with icebreaker support, and it is by no means every year that our icebreakers can get through, and I am still talking about the short summer season.

From Banks Island West, on Prince of Wales Strait, and in the lower part of the archipelago along the north-coast of the mainland, it opens pretty well every year

[*Interprétation*]

ration. Il y a en aura sûrement, mais pas d'une façon très importante. De la part du gouvernement et du point de vue militaire, on peut envisager une expansion normale, mais pas une expansion considérable, de sorte que sans une découverte sensationnelle, il est difficile de prévoir s'il y aura une modification considérable ou suffisamment de changements dans le volume pour justifier un prolongement de la saison ou un système de navigation à l'année longue.

Ceci en supposant qu'il n'y ait pas d'extraction de minéraux de l'Arctique. Que se produirait-il s'il y avait une découverte considérable dans une des îles de l'Arctique? La première chose à faire serait de faire vos calculs. Il s'agirait de savoir si on pourrait extraire du pétrole de l'Arctique et le transporter à Halifax et à Montréal à un prix soutenant la concurrence du Venezuela ou du Moyen-Orient, je ne sais pas.

Il y a des fonctionnaires du ministère du Nord canadien qui pourraient vous renseigner sur cette question. D'après mon point de vue, je me demande si on peut tirer la conclusion ou si on peut prendre pour acquis que s'il y avait une découverte importante dans l'Arctique, le pétrole serait extrait immédiatement ce qui occasionnerait le besoin d'une navigation permanente. Je ne saurais dire.

Je pense, que le développement le plus probable dans un avenir assez rapproché serait l'extraction de minerai à l'extrémité nord de l'Île de Baffin qui appartient à la *Baffinland Iron Ore Mines Corporation*. Nous savons aussi qu'ils font tout leur possible pour y parvenir.

Si cela se produisait, la situation serait modifiée considérablement, parce que s'il y a une extraction importante de ressource la saison d'été serait insuffisante, il faudrait prolonger cette saison, et cela évidemment c'est une autre question. Il faudrait que je vous renseigne sur la nature de la glace arctique.

Si vous pouvez imaginer la carte de l'Arctique pour un moment, en montant à la Baie de Baffin, à partir de l'est, l'été, disons à la fin juillet, ou début août, jusqu'à la fin de septembre, ordinairement, les eaux sont assez navigables jusqu'à peu près la moitié du passage du nord-ouest jusqu'à l'Île Cornwallis où se trouve Resolute.

De là vers l'ouest, jusqu'à ce que vous arriviez à Banks Island, qui est l'île la plus à l'ouest de l'archipel Arctique, il y a de la glace très très dense à tel point que c'est exceptionnel quand un navire commercial du type qui fonctionne présentement peut passer même à l'aide du brise-glace et ce n'est pas tous les ans que les brises-glace peuvent passer même pendant la saison d'été.

De l'Île Banks au détroit du Prince-de-Galles dans la partie inférieure à l'Arctique, le long de la côte nord du continent, les eaux sont navigables à peu près tous les ans et elles le demeurent pour toute la saison.

Lorsque le gel commence, disons à la fin de décembre, la région où il y a eu des eaux navigables à l'Est et à l'Ouest, se gèle à peu près à 100 p. 100. Il y a toujours des mouvements de glace dans l'Arctique et des passages ici et là. Mais petit à petit, cela se gèle jusqu'à ce qu'en mai,

[*Text*]

and you have open water, again, the same length of season.

When freeze-up starts, at the latter end of December, the area where there has been open water, both in the East and the West, freezes over, 100 per cent solid, pretty well. There is always movement of ice in the Arctic, and open leads here and there. But it gradually grows throughout the year until in May or early June it reaches its thickest, and in one year it does not usually grow much more than about six feet, not often. In those passages, in the East and West, the following year, the following summer or that summer, it melts and is carried away and is broken up, and you have open water again.

In the East and the West Arctic, you do not get very much old ice. It is usually first-year ice, rarely more than six feet thick in the uniform sheet, but do not forget that in the Arctic, the ice is under constant pressure from gales and currents and so forth. It grinds together and it piles up. It builds ridges and pressure ridges, and it can draft to considerably greater thicknesses.

In that middle section between these areas, where you get first-year ice in winter and open water in the summer, the ice never or very rarely melts, and as the years go by its gets thicker, until on the uniform sheet, it stabilizes at about 10 to 12 feet. But there again, that is not very meaningful, because in that part of the Arctic this building-up ridging process takes place with the pressure and the movement of the ice, and it never stops. It never melts again, and you can get flows, and an even flow, which are up to 20 feet in thickness of old ice. And, of course, you will get the ridges constantly shifting in the wind. They are well watched.

Another characteristic of ice is that in the first year, it is a relatively porous sort of ice, full of brine and salt crystals, and comparatively soft. These are relative terms.

• 1135

As the years go by the brine leaches out through the bottom of the ice; the top of the ice melts a bit in the sun, there are little melt pools, and this is fresh water. Then it freezes again. As the ice gets less saline and composed more of fresh water, then it gets steadily harder. Again it stabilizes out when the polar flow is almost completely free of any kind of salt at all, and it is very hard indeed.

I will not quote figures on hardness, mainly because I have forgotten them, but as a rough measure old polar ice has certain strength characteristics that are not unlike mild steel. It is a hell of a lot more brittle but under certain strength factors is comparable to mild steel. So this is a very formidable obstacle indeed.

Now, let us look at the requirement for handling shipping in the Arctic under the assumed conditions of extraction of major resources from our own Canadian Arctic or the use of the Canadian Arctic as a passage for the extraction and movement of oil from, say, Alaska, the old Humble Oil project.

Under such circumstances, for the movement to be economic, obviously it cannot be confined to the short summer season of a maximum, for ordinary ice-strengthened ships, of about 10 to 12 weeks—let us call it 12 weeks for big carriers—and we are thinking more in

[*Interpretation*]

ou début juin, ça atteint l'épaisseur la plus grande. Dans une année, cela ne dépasse pas 6 pieds, en général pas souvent, en tout cas. Dans ces passages à l'Est et à l'Ouest, l'été suivant ça dégèle et les glaces sont emportées et les eaux redeviennent navigables.

A l'est et à l'ouest de l'Arctique, il n'y a pas beaucoup de vieille glace, c'est en général de la glace de première année. Elle n'atteint presque jamais une épaisseur de plus de 6 pieds d'une façon uniforme. Mais n'oubliez pas que dans l'Arctique les vents et les courants exercent constamment des pressions sur la glace. Il y a toujours des amoncellements qui se forment et qui atteignent des épaisseurs considérables.

Dans cette section médiane où on a de la glace de première année et des eaux navigables au cours de l'été la glace au cours des années s'épaissit jusqu'à ce qu'on arrive à une stabilisation qui atteint une épaisseur d'environ 10 à 12 pieds. Mais là encore, ça ne signifie pas grand-chose parce que dans cette région de l'Arctique, la formation de ces crêtes par la pression des vents et le mouvement des glaces ne s'arrête jamais. Elles ne fondent jamais non plus et vous rencontrez des couches de glace qui vont jusqu'à 20 pieds d'épaisseur. Naturellement il y a toujours les chaînes de glace qui flottent au gré des vents. Nous les surveillons de près.

Une autre charactéristique de la glace polaire c'est que la première année, elle est pleine de cristaux salins et relativement poreuse.

Au fur et à mesure des années, il y a une espèce de durcissement au fond et de fonte au sommet sous l'influence du soleil, laquelle provoque la formation de flaques d'eau fraîche qui gèlent à nouveau. La glace devient de moins en moins salée et ainsi plus dure.

Je ne vais pas donner de chiffres au sujet de cette densité car je les ai oubliés mais d'une manière générale, on peut dire que la vieille glace polaire est très résistante, un peu comme l'acier mou.

Examinons de plus près les exigences en matière de navigation dans l'Arctique en tenant compte des conditions qui prévalent lorsqu'il s'agit d'extraire du minerai ou d'utiliser l'Arctique canadien comme voie de navigation pour transporter le pétrole extrait en Alaska.

Pour que l'exploitation soit économique, il ne faut pas limiter la saison de navigation à 10 ou 12 semaines mais bien à 10 mois. Durant cette période de dix mois, il faudra naviguer à travers des champs de glace de cinq à six pieds d'épaisseur et tenir compte de la noirceur des vents d'hiver et de la température ambiante qui sera de 40 degrés F. au-dessous de zéro. Donc, c'est ce genre de conditions qu'il faut prendre en considération.

Je pense qu'il serait utile maintenant de donner un exemple pour illustrer ces commentaires. D'après le projet de la *Humble Oil*, on croit qu'un bateau de 250,000

[*Texte*]

terms of about a ten-month operation. In a ten-month operation one is going to have to contend with 100 per cent ice cover where the new ice is of a thickness of five to six feet and where you encounter heavy ridging, tremendous pressure generation under the influence of winter gales and, of course, the appalling conditions of trying to operate in a ship in an ambient temperature of 40° below, blowing snow, total darkness and this kind of thing.

I think it might be useful here to take the Humble Oil project as an example to show what things might be like and what they envisaged. After they had completed their trials and had done all their calculations, they felt a ship of something like 250,000 tons deadweight, which is the cargo capacity, a total of about 300,000 tons displacement and with about 150,000 to 180,000 horsepower should be able to cope with year-round Arctic conditions on passage from the East Coast of North America around to the north slope of Alaska, 12 months a year.

Again I go back to the philosophy that I mentioned earlier, that this kind of ship must be able to cope with normal ice conditions on its own. It is impossible economically to contemplate an ice-breaker-escorted operation for every ship. To move the amount of oil that they wanted to move, which was one million rising to two million barrels a day they were going to need something in the order of twenty-six ships on the route. On any one day there would be something like eight ships in the Canadian section of the Northwest Passage.

Obviously, under those circumstances, it was impossible to contemplate an ice-breaker-escorted operation. These enormous ships would be over 1,000 feet long, 120-odd feet beam, massive things of tremendous power; the combination of that kind of displacement and that power, of course, generates a tremendous energy and creates tremendous momentum which is very hard to stop. But once stopped they are very hard to get moving again.

This kind of ship, in order to cope with these conditions, is of such strength that I think the risk of ice damage can be ignored. The experience of the Manhattan was that on the strengthened parts of the ship there was no sign of ice damage of any kind whatsoever in any of her trials. The damage she did receive was in those parts of the ship where they had not thought there was going to be ice impact and where they had just left the old mild steel hull.

• 1140

However, there is a danger of these gigantic ships being stopped and then because the whole body of the ice is frequently under movement, a ship can be carried bodily for miles and miles and miles in a different direction. It could be carried out of the safe passage. These are very deep ships; and 80-foot draft ship could be carried out of the safe passage into shallow water or even onto rock where it then could go aground and could be damaged, with resulting oil spills.

The Humble Oil philosophy of this whole movement envisaged the presence of icebreakers on the route to act as rescue vessels in the event that one of these things got stuck and was in danger of being pushed aground. In spite of the fact that these ships would be able to cope

[*Interprétation*]

tonnes à vide, de 300,000 tonnes de déplacement d'eau d'une force de 150,000 à 180,000 chevaux-valeur devrait pouvoir passer toute l'année de la côte-est nord-américaine jusqu'en l'Alaska.

Et encore une fois, j'en reviens au principe que j'ai invoqué tout à l'heure pour ce genre de bateau. Il doit être en mesure de faire face aux conditions de l'Arctique seul. On ne peut pas, économiquement, envisager qu'un brise-glace escorte chaque navire. D'après le projet il faudra environ 26 pétroliers pour transporter les presque 2 millions de barils de pétrole produits quotidiennement. Chaque jour, il y aurait 8 bateaux naviguant dans la section canadienne du passage nord-ouest, et dans ces circonstances, il est bien évident qu'il est absolument impossible d'envisager une opération d'escorte de la part d'un brise-glace. Ces bateaux auront 1,000 pieds de longueur, 120 pieds de largeur et ces masses auront une puissance considérable et la combinaison de ce déplacement et de cette puissance engendre une énergie considérable et il est difficile de les arrêter, mais lorsqu'ils s'arrêtent, il est difficile de les remettre en marche. Et ce type de navire, est d'une telle résistance que je pense qu'on peut ignorer le risque de bris causé par la glace. L'expérience du *Manhattan* nous montre que les parties renforcées du bateau n'ont pas subi de dégâts causés par la glace et les dégâts sont survenus sur les parties les plus faibles du navire où on ne croyait pas qu'il y aurait impact.

Il existe cependant un danger que ces navires s'arrêtent car les champs de glace se déplacent pendant des milles et des milles et le bateau pourrait être entraîné hors de sa direction première. Les bateaux d'un tirant d'eau de 80 pieds pourraient être entraînés vers des eaux peu profondes et pourraient alors s'abîmer sur des fonds rocheux, perdre du pétrole et polluer la région.

Selon la *Humble Oil*, on avait envisagé de se servir de brise-glace comme bateaux-secours. Malgré tout, il arrivera qu'un de ces bateaux s'enlise un jour ou l'autre. Il est impossible de construire un bateau qui puisse répondre à toutes les exigences et si c'était le cas, le coût de construction ne permettrait plus aucun profit.

Je ne saurais dire quel est le pourcentage des condi-

[*Text*]

with most ice conditions, nevertheless they inevitably will get stuck sooner or later. I do not think you can build for 100 per cent ability to cope with ice conditions in the Arctic. If you do, then I think you go away beyond the point of diminishing returns in the cost of the vessel. Then you have a vessel that is so costly both to amortize and to operate that you would not make any money out of it.

What the percentage of conditions is I do not know. One talks about being able to cope with 90 per cent of ice conditions and if the balance of 10 per cent they cannot be avoided by good ice reconnaissance and routing and that kind of thing, this is maybe the situation where some sort of rescue capacity will be needed. But be that as it may, Humble Oil always envisages the necessity for having icebreakers present as a rescue capability.

Let me go back just a moment to this business of the capability of a ship to cope with ice on its own. In both the first and second *Manhattan* trials, when she was accompanied by one of our icebreakers, conditions were such that we were quite sure neither the *Manhattan* nor the icebreaker could have done it on their own. The fact that two of them were there made the thing possible and practical and they were never in any serious trouble at all. However, there were times when the vast mass and momentum of the tanker enabled the icebreaker to move and when she got stuck then always conditions were such that the icebreaker had a relatively open area to start from and could take a bash at the ice regime that had stopped the tanker. So in those extreme conditions, two ships can manage but one cannot. There will always be, as I said, conditions, I think, when a vessel of this kind, however powerful and however designed to cope with ice conditions, on her own, may get stuck.

Translating that into our own conditions, let us remember that the Eastern Arctic, where the only known extractable major source of minerals, the Baffinland iron ore, is located, is a lot easier to deal with than the through passage, a lot easier. So you probably do not need nearly as big nor as powerful carriers to deal with the Baffinland iron ore, in fact you certainly do not need nearly as big nor as powerful carriers to deal with that for an extended season as you would for a year round through passage carrying oil from the West to the East.

It is really a far more practical proposition both for the size of the ship you need to get the stuff out and for the kind of support this might need. I suppose, in fact I know, that the Baffinland iron ore plans are an industrial secret. We do not know much about it but we do know they have been doing their homework. I do not know what size of ship they are contemplating to move, the kind of tonnage they feel they must move for this thing to be economically viable, but it is bound to be a good deal less, a great deal less, I would suggest, than the Humble Oil tankers, particularly if Baffinland are prepared to stockpile, say, in Newfoundland or southern Greenland and only operate, perhaps, on a shuffle for seven, eight or nine months of the year and just skip the worst part—January, February, March and April.

• 1145

Would these ships be able to operate entirely on their own without any kind of icebreaker support? I think they would be expected to deal with most conditions on their own and any icebreaker support would be regarded as a

[*Interpretation*]

tions des glaces. On parle de 90 p. 100 de chances sûres de réussite sans avarie, mais on peut combler les 10 p. 100 qui restent par des mesures sérieuses qui diminuent encore les risques, La *Humble Oil* envisage la nécessité d'avoir des brise-glace sur place pour aider en cas de besoin.

Revenons-en aux possibilités d'un navire à faire face à la glace par ses propres moyens. Lors des deux essais du pétrolier «*Manhattan*», où celui-ci était escorté d'un de nos brise-glace, les conditions étaient telles, que nous étions sûrs que ni le *Manhattan* ni les brise-glace ne pouvaient effectuer la traversée seuls, mais la traversée a pourtant été effectuée puisqu'il n'y a pas eu de difficultés véritables. A quelques reprises, les deux bateaux se sont entraidés, ce qui veut dire que dans des conditions extrêmement dures, deux bateaux peuvent passer. Il y a toujours des conditions où un navire de ce genre, quelle que soit sa puissance, quelle que soit sa conception pour faire face à la glace restera pris quelque part.

Ayons toujours à l'esprit qu'il est bien plus facile d'extraire les minerais qui se trouvent dans l'Arctique de l'Est, région où est située la «*Baffinland Iron Ore*» que d'essayer de traverser l'Arctique d'un bout à l'autre. Par conséquent, il n'est peut-être pas nécessaire que la *Baffin Iron Ore* ait des navires aussi puissants que ceux dont on se servirait durant toute l'année dans d'autres régions de l'Arctique.

Il s'agit d'une proposition beaucoup plus facile d'application aussi bien quant à la taille du navire que quant à l'appui qu'il faudrait. Je sais que les plans de la *Baffin Iron Ore* sont des secrets industriels. Je ne sais pas quelle sera la taille des navires dont ils veulent se servir mais je proposerais que les pétroliers de la *Humble Oil* emmagasinent à Terre-Neuve ou au Groeland du Sud et ne naviguent que pendant 7, 8 ou neuf mois par année.

Ces navires, vont-ils être capables de se déplacer sans l'aide d'un brise-glace? Je crois que l'on s'attend à ce qu'ils affrontent la plupart des conditions de navigation tout seuls, et que l'intervention d'un brise-glace serait

[*Texte*]

rescue device. It would be unreasonable for any entrepreneur developing one of these mineral sources to expect the Canadian taxpayer to provide him with icebreaker support for free so he could use a light or a less powerful ship. It is up to him to pay the total cost of getting his stuff out, I would think.

Given all this, the obvious thing is to look for ways of doing without this kind of icebreaker support. How can one get around it? There have been many suggestions. One is to make the ship so strong that she never would need icebreaker support under any conditions at all. There are people who believe this is possible, they have done their homework carefully and have come up with the thesis that this can be done. I will suggest to the Chairman later on that he might be interested in hearing one of these people present their thesis.

There are two counter-arguments to this. One is the example I gave just now of the mutual interaction of two ships helping each other. The fact that for 90 per cent of the time you do not need this 100 per cent capability, it is questionable whether it is sensible to have it. The other one is that if you aim for this 100 per cent capability, as suggested, then you are going to get a ship that is so darn expensive nobody is going to charter it to haul their stuff because the rate per ton is going to be too high. The proponents of this line of approach say it is not so and they have done their homework on the economics also. Certainly they are worth hearing.

Another way around this that has been suggested, of course, is the submarine carrier. This is most easily used for oil, but it is not impractical to use it for the heavy oils either. General Dynamics Corp. have developed and publicized a project of a 150,000-ton oil tanker, nuclear propelled which they say would overcome this business of any risk from ice and the necessity for any kind of support. I think the snag to this is that a nuclear submarine of this kind is possibly or probably so expensive that the economics might be pretty dicey. My understanding is, and I cannot say this is strictly accurate, that Humble Oil looked at this very carefully and decided it did not stack up in comparison with surface ships. It was really more in the same kind of cost order as pipe lines. Obviously if you can stick the stuff in a pipe for the same cost as the use of a submarine, why use a submarine? It does not make sense.

However, a more interesting project has come along recently and that is instead of using a true nuclear propelled submarine to have a submersible. A submersible is a thing that can submerge, but does not stay down indefinitely the way a nuclear submarine does. This scheme which is being prepared by a firm of marine consultants in the States envisages the same size of hull, about 150,000 tons, something like that, but it would be propelled by air-breathing machinery, diesels on the surface and instead of using the old electric type of submerged propulsion it would use one of these closed-cycle oxygen-breathing things, perhaps the hydrogen peroxide method that was tried out by the Germans towards the end of the last war or else the use of liquid oxygen that has been developed recently in connection with the space project. Anyway this ship would be able to submerge and stay down, if it had to, for about a couple of days. The idea being that you have this enormous hull, 150,000 tons,

[*Interprétation*]

alors considéré comme un moyen de secours. Il ne serait pas raisonnable qu'un chef d'entreprise qui voudrait exploiter ses ressources minérales, s'attende à ce que le contribuable canadien mette gratuitement à sa disposition un brise-glace, afin qu'il puisse utiliser un navire plus léger au moins puissant. C'est à lui de payer le total des frais de transport de ses minéraux.

De toute évidence, il faut essayer d'éviter d'avoir recours à l'aide d'un brise-glace. Comment s'y prendre? Il y a eu beaucoup de suggestions faites à cet égard. L'une d'entre elles, c'est de faire en sorte que le navire soit si solide qu'il n'aura plus besoin de l'aide d'un brise-glace, quelles que soient les conditions de navigation. Il y a des gens qui pensent que cela est possible, ils ont sérieusement étudié la question et ont conclu que c'est réalisable.

Il y a deux arguments contraires: l'un est l'exemple que j'ai donné tout à l'heure, de l'interaction des deux navires s'entr'aidant. Le fait est que 90 p. 100 du temps, on n'a pas besoin de cette faculté complète, décider s'il est raisonnable de l'avoir reste sujet à caution. L'autre argument est que si l'on veut viser à cette faculté à 100 p. 100, alors on aura un navire qui sera tellement coûteux que personne ne voudra l'affréter pour le transport du minerai parce que le tarif par tonne sera trop élevé. Et les partisans de cette idée disent que c'est faux, ils ont eux aussi fait des études sérieuses sur l'aspect économique de la question.

Il y aurait une autre possibilité qui a été proposée, ce serait le sous-marin. Le sous-marin, il est facilement utilité pour le transport du pétrole, mais il n'est pas impossible de l'utiliser également pour les huiles lourdes. La *General Dynamics Corp.* a mis au point un projet et fait de la publicité au sujet d'un pétrolier de 150,000 tonnes fonctionnant à l'énergie nucléaire et qui permettrait selon eux justement d'éviter les risques qu'offrent la glace et la nécessité d'une aide quelconque. Je pense que l'ennui, c'est qu'un sous-marin nucléaire de ce type serait tellement coûteux qu'il ne serait pas rentable. Je ne peux pas dire que mes renseignements sont tout à fait exacts mais je pense que la Humble Oil a décidé après étude que la quantité de pétrole qu'il peut transporter est inférieure à celle des navires de surface. Et son utilisation serait plus coûteuse que celle d'un pipe-line, donc, pourquoi se servir d'un sous-marin?

Toutefois, il a été proposé qu'au lieu d'utiliser un sous-marin nucléaire, on pourrait utiliser un submersible qui ne reste pas au fond de façon permanente comme le sous-marin nucléaire le fait. Le projet qui est en cours de mise au point par une firme d'experts navals des États-Unis, c'est d'avoir une coque de 150,000 tonnes et qui serait propulsée par des machines à air comprimé et des moteurs diesel en surface. Au lieu d'utiliser en submersion la propulsion électrique, on utiliserait le cycle clos d'oxygène, peut-être la méthode de l'eau oxygénée qui avait été utilisée par les Allemands à la fin de la dernière guerre, ou alors, des méthodes de l'oxygène liquide qui ont été mises au point récemment comme celles qu'on utilise dans la recherche spatiale. Ce navire pourrait plonger et si c'est nécessaire rester en submersion pendant deux jours, il y aurait cette coque énorme de 150,000 tonnes, ayant la forme la plus appropriée pour le maximum de propulsion, avec une espèce de voile très étroite s'élevant à la surface ou au-dessus de la coque qui aspirerait l'air et serait une plate-forme de navigation.

[*Text*]

the right shape needed for maximum propulsion effectiveness, but you just have a very narrow sail projecting up to the surface or above the hull—this sail would be the intake for the air—and navigational platform and so forth.

• 1150

The ship would move most of the time with the hull submerged with just this sail projecting above the surface of the water and in that way would get the maximum propulsion effectiveness of a hull and save on horsepower and so forth.

It would never completely surface while at sea. When it encountered ice it would just go on. This sail would be so heavily strengthened that it could slice through almost any ice it could meet.

It would have this enormous hull with the momentum generated by the displacement and good horsepower, but at the same time instead of having 120 feet of beam to try to shove through the ice, it would have 16 feet so obviously the whole proposition is a lot easier and needs far less horsepower. All you really need is the horsepower to propel this hull at about the economic speed for the trade of, say, 16 or 17 knots, something like that, and still you would have enough horsepower. You need about 30,000 or 40,000 horseposer to propel this big hull even at that speed and you still would have enough horsepower to push this 16-foot-beam sail through the ice.

There will be times when heavy ridges will be encountered and strong pressure where even this thing will not be able to push 16 feet through. When that happens, the thing submerges for a couple days and by then with any luck it is out of the area of the difficult ice and it can come to the surface again. If it cannot get out in time, well a thing of that size has some preserved buoyancy and the sail would be so strong that it could always shove it up through the ice and be able to sit there until things go better.

I do not think this can be called a harebrained scheme. It is a pretty sensible scheme and is one way that people have looked at of getting away from this business of shoving this damn great hull through the appalling ice there is in the Arctic. It is a very crude way of dealing with transportation to shove things through the ice, very crude indeed, but the thing is that nobody has found a better way yet that makes economic sense. There have been all sorts of schemes produced. The ones I have mentioned are just the more sensible ones. There are some real kooks that we have seen from time to time, but nobody has produced anything that makes better economic sense than that one.

Would this kind of submarine do away with the necessity for some kind of rescue device? I would hesitate to give an unqualified "yes" to that. The true nuclear submarine that can stay submerged indefinitely, that might not have to follow a route through our Arctic

[*Interpretation*]

Le navire pourrait se déplacer, sa coque en submersion la plupart du temps et il n'y aurait que la voile qui dépasserait la surface de l'eau et, de cette manière, on aurait la propulsion maximale et on pourrait economiser dans l'utilisation des moteurs.

En mer, ce navire ne remonterait jamais à la surface. Cette voile serait si bien renforcée qu'elle pourrait couper la glace sur son passage. Et avec la vitesse produite par le déplacement de l'énorme coque et des moteurs puissants, et au lieu d'avoir une largeur de 120 pieds pour forcer son passage à travers les glaces il aurait simplement besoin de 16 pieds et on aurait besoin d'une puissance moins grande pour briser la glace. Tout ce dont on aura besoin ce sera la puissance pour propulser cette coque à la vitesse économique de 16 à 17 nœuds et l'on aura encore suffisamment de puissance. Il faut 30,000 à 40,000 chevaux-vapeur pour propulser cette énorme coque et il y aura encore assez de pouvoir pour pousser à travers la glace cette voile d'une largeur de 16 pieds.

Il arrivera de rencontrer d'énormes écueils et une forte pression et il ne sera pas possible de passer. Le navire voyage alors en submersion pendant quelques jours et lorsque les difficultés de la glace sont moindres il peut remonter à la surface. S'il ne peut pas sortir à temps, un navire de cette taille a une réserve de flottaison, la voile serait si solide qu'elle pourrait lui faire percer la glace et attendre jusqu'à ce que les choses s'améliorent.

Je ne pense pas que ce soit un projet chimérique, c'est un projet extrêmement sérieux et c'est une manière de résoudre le problème du déplacement de cette énorme coque à travers la glace de l'Arctique. C'est une façon rudimentaire de moyen de transport que de faire passer des choses à travers les glaces, mais personne n'a encore trouvé un moyen économique de le faire. On a proposé toutes sortes de moyens et justement ceux que j'ai mentionnés sont les plus raisonnables. Mais personne n'a proposé quelque chose qui soit plus rentable.

Ce type de sous-marin pourrait-il évoluer sans devoir avoir recours à un dispositif quelconque de secours? Personnellement, j'hésiterais à dire: «Oui, assurément». Il est possible que le sous-marin nucléaire qui peut rester en submersion indéfiniment, qui n'est pas obligé de passer par l'Archipel Arctique et qui pourrait passer sous la mer polaire, peut-être serait-il rentable, mais il est peut-être inutile. Ils veulent essayer, c'est leur affaire. Dans le cas du submersible que j'ai décrit pour le déplacement à travers l'Archipel Arctique, je ne pense pas qu'on puisse se passer d'un système de secours. Même ces navires tomberont en panne ou risquent d'être bloqués par les glaces et si cela leur arrive et si la même situation se

[*Texte*]

Archipelago, that perhaps could go right around under the polar sea might make economic sense, but perhaps is not necessary. If they want to take the chance, well that is their affair. For the kind of submersible I have described or for movement of submarines through the Arctic Archipelago, I would hesitate to say that you can do without some kind of a rescue device. Even these things are going to break down. Even these things are going to get stuck or may get stuck and if they do and the same situation prevails as I described for tankers where there is the risk of these things, not so much being crushed by ice or damaged by ice, but being shoved ashore and wrecked, then again one needs a rescue vehicle or some kind.

I am going on too long, Mr. Chairman, but I would like before stopping just to talk a little bit about the resupply operation. As I said, at the moment this is somewhere around 130,000 tons—peanuts, a total log last year of something like 32 ships I think—not very many over the open summer season and unless there is a major oil strike, a major mineral strike or a major strike of sufficient practicality and magnitude to justify extraction, then it is hard to see this growing to very large proportions. I doubt there is much possibility of the resupply transportation into the Arctic growing to a greater tonnage than could be dealt with in the open summer season by ships that are available today or would be constructed for the Gulf trade in the winter and the Arctic trade in the summer and could cope with the kind of relatively easy conditions found in the Eastern Arctic and in the Western Arctic—I am leaving out for the moment the middle section.

• 1155

Do not forget that in the summer season the ice conditions in that part of the Arctic are really no worse than the Gulf of St. Lawrence in the winter. We know the ships can cope with the Gulf of St. Lawrence and enormous tonnage is moving, moving with regularity, even up as far as Montreal these days. If they can do that in the winter then they can do it in the Arctic in summer.

The only flaw to this is that inventories are expensive and stockpiles are expensive. To take whole oil up there for a couple of months in the summertime and then leave it for use during the winter, involves a considerable amount of tankage all over the Arctic. How to build tanks and stuff, and shove in this stuff to be used steadily during the winter is a rather nice point, I think. Where is the break-off point between making a ship or producing a ship that can extend its season and resupply into the more difficult parts of the year and stockpiling? Obviously a ship that can work during the more difficult parts of the year is going to be a lot more expensive to operate than one that operates only during the summer, but where is the saw-off point between stockpiling and operating a more expensive ship? I do not know. I think some people believe this kind of ship can be justified and the saving, having money salted away in inventory as well as the saving operating tank farms, warehouses, and this kind of thing, really could carry the greater expense of being able to ship during the year. It is a tempting proposition.

[*Interprétation*]

reproduit comme je l'ai décrite pour les pétroliers, ce n'est pas qu'ils seront abîmés ou écrasés par la glace mais ils seront poussés vers la côte et y échoueront. Donc, il est important qu'il y ait un certain type de secours prévu.

Je crois que je dépasse les limites du temps qui m'était accordé, monsieur le président, mais je ne voudrais pas m'arrêter sans parler de l'opération de réapprovisionnement. J'ai donc parlé d'un navire de 130,000 tonnes, une rétille, représentant l'année dernière le passage de 32 navires; ce n'est pas beaucoup durant la période de l'été, et à moins que l'on découvre du pétrole ou du minerai en grande quantité pour pouvoir justifier cette extraction, il est difficile si l'on n'a pas une extraction considérable, d'envisager un développement sur une grande échelle de ces opérations dans l'Arctique. Je ne pense pas qu'on atteindra un plus grand tonnage pour les opérations de réapprovisionnement dans l'Arctique, que ne puissent le faire durant l'été les navires disponibles actuellement ou qui seraient construits pour le commerce du Golfe en hiver et celui de l'Arctique en été et qui pourraient faire face aux conditions relativement faciles qui existent dans l'Arctique occidental et dans l'Arctique oriental. Je laisse de côté pour l'instant, la section du milieu.

N'oubliez pas que l'été, les conditions de glace dans cette partie de l'Arctique ne sont pas pires que celles du golfe du Saint-Laurent en hiver. On sait parfaitement qu'il y a d'énormes tonnages qui se déplacent régulièrement même jusqu'à Montréal; si on peut le faire à Montréal l'hiver, on peut le faire dans l'Arctique l'été.

Le seul problème est que les inventaires sont élevés. Transporter de l'huile dans l'Arctique pendant l'été et l'y laisser pour l'hiver signifie beaucoup d'emmagasinage à travers tout l'Arctique. Comment construire des réservoirs dont on pourra se servir en hiver, c'est là une question intéressante. Est-ce qu'on peut construire ou fournir un navire qui pourra jouer ce rôle. Si on s'en sert toute l'année, il va être plus coûteux que celui qu'on utilise l'été tout simplement. Où se trouve la ligne de démarcation, je ne le sais pas. Certains pensent que ce genre de navire est justifiable et leur proposition est alléchante.

Si vous avez ce genre de navire, quel genre de soutien préconisez-vous? Il y a deux façons d'envisager la chose. Les uns disent: «Vous pouvez construire ce genre de navire qui ne nécessite aucun appui.» D'autres soutiennent: «On ne peut pas garantir que le navire ne sera pas arrêté par les glaces ou autre chose; tous les navires doivent faire face à cette situation un jour ou l'autre; à ce moment, il risque de faire naufrage». Sommes-nous prêts à risquer qu'un navire transportant de l'huile échoue dans l'Arctique? Beaucoup de gens diraient: «Non. Cependant, ce n'est pas à moi de décider.»

[*Text*]

Suppose you do get this kind of ship, what do you want in the way of support? Just to repeat myself, there are two schools of thought here. One says, "You can build such a ship that does not need any kind of support, it can do everything on its own." There is the other school of thought that says, "Yes, maybe, but it is not possible to guarantee 100 per cent that the ship will not get stuck. It is bound to get stuck, everybody does sooner or later, and when they do there is this risk of being wrecked, not a great risk, perhaps, but the risk is nevertheless there". Are we prepared to accept the risk of a ship full of oil or with a considerable quantity of oil onboard, being wrecked in the Arctic? Considering the climate regarding pollution, a lot of people would say, "no". However, that is not for me to decide.

Another point here, of course, is that the cost of air freight is steadily going down. It is still quite a bit cheaper to ship up the heavy commodities, the large tonnages—oil, drilling muds, drill stems, prefab houses, tractors, all this kind of stuff—in the summer and stockpile it than to do much of it in the winter. However, this is changing. The costs of air freight on some of the newer aircraft are going down pretty fast and then you get into the rather nice little situation of the kind of year-round ship that I described or a ship that could operate in the difficult part of the year and do away with stockpiles and tanks. This is really getting into a field where aircraft are competitive.

We have not done any definitive examination of this, but the costs are not that far apart. So then you are in the situation of having to project aircraft costs into the next family of large freighters beyond what we have now, the C-5 derivatives and that kind of thing. Maybe winter ship operation is getting pretty close to aircraft operation even for the above commodities. It will be a long, long time before aircraft can compete effectively with summer operation, but this is a different kettle of fish because you do not need quite such an expensive ship.

I have rambled around a great deal, and one should not talk too long because one's audience gets bored. I think if it is possible to summarize what really is rather a complex issue, it boils down to is this.

• 1200

Let me say, first of all, just to set the stage, that with the tonnages there are now and the method of transportation there is now, confined only to resupply of Arctic post installations with a relatively small quantity, it can be done the way it is being done now quite effectively with reasonable safety. It is a field where commercial operators are doing it under free enterprise method. There is really nothing that has developed that indicates an incestuous or any kind of a government owned and managed operation. Free enterprise can do it, are doing it and have demonstrated they can do it properly. So, one really then has to say, is this situation going to change? How can it change? It can change in quite a number of ways. One of these is the change in economic factor which I suggested just now, but the main one is, is there going to be extraction of the sources from our Arctic? That would necessitate shipping by some means or other during either the 12 months of the year or a vastly

[*Interpretation*]

Il ne faut pas non plus oublier que les frais de transport par avion diminuent de plus en plus. Il coûte beaucoup moins cher d'envoyer les grosses cargaisons, les équipements d'exploitation, les tracteurs et ce genre de choses pendant l'été. Le coût du transport aérien diminue rapidement et vous devrez bientôt envisager la construction de navires pouvant servir toute l'année. L'avion devient un concurrent de taille.

Nous n'avons pas étudié la question à fond, mais les frais ne seraient pas tellement différents. Et dans ce cas, il faut faire une comparaison entre les frais d'expédition par avion et les frais d'expédition par bateau. Les deux moyens commencent à se rapprocher, mais il faudra beaucoup de temps avant que l'avion puisse concurrencer pendant l'été.

Maintenant, j'ai assez parlé. Je crains de vous ennuyer; la question peut se résumer ainsi:

Tout d'abord, avec les tonnages qu'il y a maintenant, les moyens de transport qu'il y a maintenant, destinés à renouveler les approvisionnements dans l'Arctique, on peut continuer à s'y prendre de la même façon à un prix raisonnable. Dans ce domaine les exploitants emploient les méthodes de l'entreprise libre. Rien ne semble indiquer que le gouvernement doive s'occuper de ce genre d'exploitation. Il a été démontré que les choses marchent suffisamment bien en ce moment. Il faut donc se demander si la situation va changer et de quelle façon. Le changement peut se produire de plusieurs façons. Il peut s'agir du facteur économique dont je viens de parler; cependant, l'un des principaux est le suivant: va-t-on exploiter l'Arctique ce qui exigerait un transport constant pendant toute une année ou pendant une saison qui serait beaucoup plus longue qu'elle ne l'est à présent.

Si la réponse à cette question est oui, il faut ensuite se demander comment s'y prendre. Comment le propriétaire de l'exploitation voudra-t-il s'y prendre? Est-ce qu'il

[*Texte*]

extended season over what we have now, 9 or 10 months of the year, into the difficult times, into the ice times.

If the answer to that is yes, then the next question to be answered, I think, is how will it be done. How will the person who owns the commodity and is extracting it want to do it? Will he do it by surface ships? If so, how are we going to regulate them, what are we going to require to do it? Is he going to do it by submarine or how is he going to do it? Is he going to try to put pipelines under the channels, a case of oil, or what?

When that question has been answered, then the final one, I think—well, not the final one—but the next one is to say, are we prepared to let him do this on his own? Can he assure us or can we assure ourselves, that the method he is going to use by some kind of ship or other, whatever it is, is such that there is no possibility of these ships getting stuck and demaging themselves in a way that would be harmful to the Arctic? If he just sinks his own ships and they do not do any harm, that is his own affair. This is the risk of the entrepreneur, but I am not too sure that that one should not be qualified either because it is accepted as a government responsibility that shipowners and ship operators who move in our waters are entitled to certain areas of support. They are entitled to hydrographic charts to enable them to operate safely in safe waters, they are entitled to aids to navigation, again to enable them to operate safely. An icebreaker is, in a sense, an aid to navigation. It is a help to them to navigate safely in the way a lighthouse or a radio beacon is. So, would we be prepared to turn him loose and say, we are not going to give you this kind of support, you are on your own? That really is the big question or, at least, the two main questions, I think. The other ones of what kind of an icebreaker, if any, and how many are needed are subsidiary questions.

We have done enough of our own homework to know roughly what size of icebreaker would be needed for a total Northwest passage, a 12-month operation, to support, say, Humble Oil, and we have a very good idea of how much that can be lessened to support, say, a Baffinland iron ore operation, for about 9 or 10 months of the year in the easy part of the Eastern Arctic. It was a very interesting exercise, as a matter of fact. We did it, first of all, in-house in my own shop and came up with an answer that just appalled me. I was horrified. I once grabbed all the papers, knotted them up and said, do not you dare talk about this to anybody. So then we went out and hired consultants and did not tell them what we had done. I just set them down and said, now these are the parameters, ice of such and such thickness, pressure of such and such, so many months of the year, such and such a route, and they came out, give or take 5 per cent, with the same answer that we came out with. When we heard, in a round about way, that Humble Oil Company had gone to Waertsila, the Finnish firm of icebreaker builders and had said to them, this is our project for the Northwest passage, we believe we will have to have some kind of icebreaker support, such as a rescue vessel; we are not sure the Canadians are going to provide it; we are not sure the U.S. Coast Guard intends to provide it or will be allowed to provide it and we, therefore, must be prepared to do it ourselves, will you please tell us what kind of an icebreaker we ought to have? So, Waertsila went to work, without consulting anybody, and they

[*Interprétation*]

voudra se servir d'un navire et, dans ce cas, quel contrôle allons-nous imposer? Est-ce qu'il va se servir de sous-marins, est-ce qu'il va installer des pipe-lines, que fera-t-il?

Quand on aura répondu à la question, il faudra se demander si on se sent prêt à le laisser s'occuper seul de la chose. Peut-on être certains que les méthodes qu'il va appliquer seront telles qu'il n'y aura aucun danger que ses navires soient immobilisés ou échouent de façon à causer des dégâts dans l'Arctique. C'est à l'entrepreneur de prendre ses risques. Cependant, le gouvernement prévoit que les exploiteurs qui se déplacent dans nos eaux ont le droit d'avoir une certaine aide. Ils ont le droit à des cartes de la région, et à toute aide concernant la navigation, afin de se déplacer en sécurité. Le brise-glace aide à la navigation, de même que le phare ou la radio. Pouvons-nous lui demander d'agir seul sans aucun genre d'aide. C'est là la question. Quel genre de brise-glace faut-il employer et combien?

Nous avons étudié la question d'assez près pour savoir à peu près quel genre de brise-glace il faudrait, pour une année d'exploitation pour la compagnie *Humble Oil*. Le brise-glace peut être moins perfectionné si on l'utilise dans l'Est de l'Arctique. Cette étude a été très intéressante; je l'ai faite chez moi d'abord et j'ai trouvé une réponse qui m'a vraiment épouvanté. J'ai décidé de ne pas en parler. Ensuite, mes collègues et moi avons retenu les services de conseillers, et nous ne leur avons pas dit ce que nous avions fait. Nous leur avons remis les données de base et ils en sont arrivés à la même réponse à 5 p. 100 près. Nous avons entendu dire que la *Humble Oil Company* était allée trouver une société finlandaise pour lui demander quel genre de brise-glace il lui faudrait pour se rendre dans le nord-ouest de l'Actique, elle a ajouté que ni le gouvernement canadien ni la garde-cotière américaine ne consentirait à fournir un brise-glace. Cette société finlandaise est arrivée au même résultat que nous à 10 p. 100 près. Je dois toutefois dire qu'il s'agit là d'un navire absolument extraordinaire.

[*Text*]

came up within about 10 per cent of our figures and there was some pretty high-priced expertise there. However, it is a formidable vessel, it really is.

• 1205

It is a very formidable and a very expensive vessel, as Mr. St. Pierre said. Of course, the question is, do we have to have this? For the eastern Arctic it still would be considerably less, but it is, nevertheless, for extended season operation. It is very much bigger and more powerful than anything we have now. As Mr. St. Pierre said, we have no true polar icebreakers in Canada, in fact, nobody has.

The Russians have *The Lenin* which, I think, could be considered a polar icebraker, and the Americans are building one, but we do not know just exactly what size it is yet. They are playing it pretty close to the chest, they have not told us.

I do not think we can feel too guilty or criticize ourselves about our icebreakers, even the most recent, because they were designed long before one really thought of expanded Arctic operation. The idea of operating year-round or into extreme seasons in the Arctic is something completely new. Three years ago we were not even thinking of this. Nobody dreamt of it seriously. It was not until Humble Oil Company came along and said, hell, we are going to have a bash at this, and put the Manhattan on to it that people began to realize it could be a practical thing.

Our icebreakers were designed primarily for Gulf operation, for summer operation in the Arctic, and for this they are reasonable, adequate and do a first class job.

If we were building the same ships today we would build them somewhat differently and they would be more effective. However, here again I do not think we can blame ourselves because it was only in the last few years that major advances were made or, at least, that any work was done in the theory of icebreaking and in the theory of the relationship of ship to ice. A lot of theoretical work has been done by the Americans. Tremendous strides have been made in the knowledge of icebreaker form and hull designs now are such that they will be much more effective than the things we have.

Here again, ours were built in the light of the best knowledge available at the time. It is just that things have changed so much and so fast in relation to ice. It used to be a formidable obstacle, everything packed up.

Since the war, in fact, in the last decade and a half, within Scandinavian countries, in Russia and here, the situation has changed completely. Operation in ice congested waters is now taken for granted as something that can be done. I think that is about all, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Admiral, for a very useful exposé. We all appreciated it, I can assure you.

We have Mr. Yewchuk, first, then Mr. Rock and Mr. St. Pierre.

Mr. Yewchuk: You mentioned that our own icebreaker services at the present time seem to be adequate for our present needs. Can you project this into the future in any way?

[*Interpretation*]

Certainement, c'est un navire qui a coûté beaucoup d'argent, comme l'a dit M. St-Pierre. La question est de savoir: devons-nous l'avoir? Ce serait beaucoup moins pour l'Arctique oriental. Mais, il pourrait servir pendant une saison prolongée. Ce serait beaucoup plus important de ce que nous avons en ce moment. Comme monsieur St-Pierre l'a dit, nous n'avons pas de véritable brise-glace au Canada, en fait, personne n'en a.

Les Russes ont le *Lénine* et les Américains en construisent un mais nous ne savons pas encore quelles en sont les dimensions. Ils gardent le secret, pour le moment, et ils ne nous en ont pas parlé.

Mais, en ce qui concerne nos propres brise-glaces nous n'avons pas à nous blâmer car même les brise-glaces les plus récents ont été construits longtemps avant que l'on ait pensé à des opérations prolongées dans l'Arctique. L'idée de fonctionner pendant toute l'année ou pendant les saisons de grand froid est quelque chose d'entièrement nouveau. Il y a 3 ans, nous n'y pensions même pas. Personne n'y pensait vraiment sérieusement, et ce n'est que lorsque la *Humble Oil Company* a dit: nous allons essayer la chose et mettre en service le *Manhattan*—que l'on a vraiment compris que ce pourrait être une chose pratique.

Nos brise-glaces ont été construits pour le Golfe et aussi pour les mois d'été dans l'Arctique; ils sont suffisants pour cela et donnent d'excellents résultats.

Mais si nous construisions les mêmes navires aujourd'hui, nous les construirions de façon différente et ils seraient plus efficaces. En somme, nous n'avons pas de reproches à nous faire parce que ce n'est que depuis quelques années que des progrès ont vraiment été réalisés ou que des travaux ont été faits dans la théorie du bris des glaces et des rapports entre le navire et la glace. Les Américains ont fait beaucoup de travaux théoriques. De grands progrès ont été faits en ce qui concerne la forme des brise-glaces et les coques sont maintenant conçues de telle manière qu'elles seront beaucoup plus efficaces que ce que nous avons.

Là encore, les nôtres ont été construits selon les connaissances que nous avions à l'époque. Mais, les choses ont changé très rapidement. Pour ce qui est de la glace, c'était un obstacle effrayant autrefois.

Mais, depuis la guerre, depuis 15 ans environ, dans les pays Scandinaves, en Russie, et, ici aussi, la situation a changé du tout au tout. Faire circuler un brise-glace dans les eaux polaires est maintenant une chose que l'on considère comme normale.

Le président: Merci beaucoup, amiral, pour votre exposé plein d'humour. Vous ne nous avez certainement pas ennuyé, au contraire.

Nous avons maintenant M. Rock M. Yewchuk, et St-Pierre.

M. Yewchuk: Vous avez dit que nos services de brise-glaces semblent suffire à nos besoins. Est-ce que vous pouvez projeter cela en ce qui concerne l'avenir?

[*Texte*]

Admiral Storrs: I should not have said that, Mr. Yewchuk, because we have requested funds for more icebreakers. What I meant was that the type of icebreaker and the size of icebreaker is adequate for the present kind of operation we have, more or less. We do not need an enormous polar icebreaker or very much of a powerful polar icebreaker for the scale of operation and the kind of operation we now have.

To project that into the future, my own opinion would be—this is not necessarily a ministry opinion, it is my own, as Director of Marine Operations—that all the information we have does not lead us to the view that unless there is a major change of some kind in the Arctic, there will be really a very substantial increase in operation.

I would like to see some changes, structural changes made in existing icebreakers, but what we now have I would say are adequate for the scale of Arctic operation that one can foresee with reasonable certainty for the next few years.

• 1210

In the Gulf it is a little different. Since 1959-60 the annual rate of increase just has not stopped growing. This winter will set it back a bit. It really is a humdinger, everybody is having trouble. The tonnage moved will be away down from last year. Whether this will scare the pants off the ship operators or not, I do not know, but I doubt it very much. These things go in cycles, you cannot expect easy winters all the time. This one is an exceptionally bad one. It is much worse in the North. I would think there would be an increase, a continued increase in winter operation in the Gulf for two reasons. One I would suggest is the normal increase in trade to and from eastern Canada and the other the fact that more and more and more ship operators are accepting the practic ability and the viability of winter operation. In the last couple of years there have been quite a number of ice-strengthened ships built at far greater expense than a normal hull because Manchester Lines, C. P., to mention just a couple of the most prominent, are the fellows who are building ice-strengthened ships at far more cost because they can foresee over the life of that ship that they are going to make money trading regularly into the Gulf of St. Lawrence over the winter season, December to April. I think other people are going to do the same, so I would think there would be a continued increase, perhaps at a lesser rate, of the Gulf winter trade, but you do not need a polar icebreaker for that. The ice there is a very different kettle of fish.

Projecting the rate of increase, I think we will have to add to the icebreaker fleet for the Gulf and let us not forget that the lake ship owners are beginning to think seriously about winter operation too. That is a very complicated business. Is bashing around the ice-covered lakes going to affect water levels and this kind of thing? What about the power companies who like to seal the ice around their intakes every winter? This covers navigational channels. There are difficult problems, but they will be into it sooner or later.

There is another problem area that is worrying us because we have an icebreaker deficiency. There are many ports into which the bigger icebreakers cannot get, they are too deep. In order to give the displacement that

[*Interprétation*]

L'amiral Storrs: Je n'aurais pas dû dire cela, M. Yewchuk, parce que nous avons demandé des fonds pour d'autres brise-glaces. Ce que je voulais dire c'est que le genre de brise-glaces, la taille et les navires que nous avons suffisent pour nos opérations en ce moment. Nous n'avons pas besoin d'un très grand navire pour ce que nous faisons en ce moment.

Quant à l'avenir, je pense, moi—ce n'est pas nécessairement une opinion du ministère—c'est mon opinion personnelle en tant que directeur des opérations maritimes, que tous les renseignements que nous avons, nous permettent de croire qu'à moins qu'il y ait un changement fondamental dans l'Arctique, il y aura une augmentation considérable des opérations qui se déroulent dans cette région.

J'aimerais bien que l'on fasse quelques changements de structure, dans les brise-glaces actuels mais, ceux que nous avons en ce moment, conviennent assez bien au genre d'opérations que l'on peut prévoir avec une certaine certitude pour les quelques années à venir.

Dans le Golfe du Saint-Laurent la situation est un peu différente parce que depuis 1959-1960 le trafic continue de se développer. Cet hiver le ralentira un peu. Tout le monde a des ennuis. Il y aura un tonnage moindre transporté que l'an dernier. Mais je doute que cela effraie les opérateurs des navires. Ces choses ne vont pas céder. On ne peut avoir tout le temps de bons hivers. Celui-ci a été très mauvais, et il est bien pire dans le Nord. Je pense qu'il y aura une augmentation continue des opérations dans le Golfe pour deux raisons. L'une est, je pense, une augmentation normale du commerce avec le Canada de l'Est, l'autre le fait que les exploitants de navires acceptent la possibilité de travailler pendant les mois d'hiver. Depuis deux ans on a construit beaucoup de navires renforcés, contre la glace qui sont beaucoup plus cher qu'une ligne ordinaire parce que la *Manchester Lines*, le Pacifique-Canadien construisent des navires qui coûtent beaucoup plus cher parce qu'ils prévoient qu'ils vont faires des grosses affaires s'ils peuvent exploiter ces navires pendant la saison d'hiver dans le golfe du St-Laurent. Et je crois que d'autres vont faire la même chose. Si bien qu'il y aura à un taux inférieur une augmentation du commerce dans le Golfe. Mais je ne crois pas qu'on ait besoin d'un brise-glace polaire pour cela. La glace, en voilà une affaire!

Si l'on projette le taux d'augmentation, je crois qu'il faudra ajouter à la flotte de brise-glaces du Golfe et n'oublions pas, que les propriétaires de navires des lacs pensent sérieusement à les utiliser l'hiver. C'est une affaire très compliquée. Est-ce que le fait de briser la glace des lacs va influer sur le niveau de l'eau? Qu'est-ce qui se passera pour les compagnies d'électricité qui aiment sceller la glace autour de leurs conduits d'approvisionnement chaque hiver? Ceci couvre les chenaux de navigation. Ce sont des problèmes difficiles qui devront être abordés tôt ou tard.

Il y a un autre problème qui nous préoccupe parce que nous manquons de brise-glaces. Il y a beaucoup de ports où les brise-glaces les plus grands ne peuvent entrer ayant trop de profondeur. Il y a donc là une déficience à laquelle il faudra remédier. Même si cela implique des constructions supplémentaires et cela impliquera sans

[*Text*]

an icebreaker must have to cope with heavy ice she has to be pretty deep. So there is a deficiency there that will have to be changed. Even if this involves additional construction, and I think it probably will, this will not be a massive program, a couple or so ships, but again this kind of thing will not justify a polar icebreaker in the true sense of a polar icebreaker, it could cope with winter ice in the Arctic.

Here let me just digress and remind you that the Task Force on Arctic Oil Development, I think, a year or two ago, felt quite strongly that just exploration, scientific work, justified some kind of winter activity in the Arctic on its own. Whether this would really justify this or not, I am not sure, but another point that has been made is that if somebody does decide to ship minerals out of the Arctic or through the Canadian Arctic, from and to the States, then you can build a tanker or an oil carrier a hell of a lot quicker than you can build an icebreaker and unless we are going to be caught more or less with our pants down, we are going to find that these people have ships than can operate through the Arctic and the only people who are able to support them are the Americans. So I do not know.

These are all "ifs", "ands", "buts" and possibilities. However, just to again repeat, the direct answer to your question, Mr. Yewchuk, is that I cannot see any definite change in the Arctic that would make our present icebreaker resources for the present style of operation increase. In the Gulf I would say there will probably be a steady increase that would justify a small increase in the size of our icebreaker fleet.

• 1215

Mr. Yewchuk: On the *Manhattan,* there were reports that they decided that it was not an economically feasible operation to bring oil out by tanker. I presume that during both of their trips they collected a lot of data with regard to shipping in that region. Has this been made available to Canada from the research point of view, to determine what kind of icebreakers we need, if any?

Admiral Storrs: Some of it has, Mr. Yewchuk. They gave us quite a lot of raw information from their own measurements and readings, but they did not give us their final report, not because they were withholding it or anything, but simply because they did not finish the investigations.

They just shut everything off, about three months ago, I guess it was. It got far enough, obviously—the circumstances have changed somewhat, and they had gotten far enough to realize that it is going to be cheaper at the moment to do it by pipline, or so they thought. So there was no point in going on, and completing the *Manhattan* research beyond the point they had gone. But up to where they had gone, they gave us a fair amount of information.

We did not really get very much out of this. Not because they withheld anything, but because we probably knew as much ourselves.

Their information was related to freighters. What we wanted was related to icebreakers, and we gathered that from tests we conducted with our own vessels that were with them, and information that we already had.

[*Interpretation*]

doute des constructions supplémentaires—ce ne sera pas un programme massif, seulement un ou deux navires, mais ce type de choses ne justifiera pas un brise-glace polaire pour autant.

Je voudrais simplement vous rappeler qu'il y a un an ou deux, le groupe d'étude du développement pétrolier dans l'Arctique a pensé que le travail scientifique et l'exploration pouvaient justifier des activités hivernales dans l'Arctique. Est-ce que cela se justifie, je n'en suis pas sûr. Mais, on a dit aussi que si quelqu'un décidait d'expédier des minéraux de l'Arctique vers les États-Unis en les faisant passer par les eaux canadiennes, alors, on pourrait construire un pétrolier beaucoup plus rapidement qu'un brise-glace et si on ne fait rien, on va se rendre compte que ces personnes ont des navires qui peuvent passer par l'Arctique et que les seules personnes à pouvoir les fournir sont les Américains. Donc je ne sais pas exactement.

Ce sont des possibilités. Encore une fois, je ne vois pas de modification véritable dans l'Arctique qui ferait que nos ressources actuelles en brise-glaces devraient augmenter. Dans le Golfe—je pense qu'il y aura probablement une augmentation régulière qui justifiera une augmentation de la dimension de notre flotte de brise-glaces.

M. Yewchuck: Selon les rapports du *Manhattan,* ils ont décidé qu'il n'était pas rentable d'y transporter l'huile par pétroliers. Je suppose qu'ils ont réuni beaucoup de données relatives à l'expédition dans cette région, au cours de leurs voyages. Du point de vue de la recherche, le Canada a-t-il obtenu ces données pour déterminer quelle sorte de brise-glace il nous faut?

L'amiral Storrs: Nous avons obtenu certaines données, monsieur Yewchuck. Ils nous ont fourni beaucoup de renseignements de base provenant des dimensions qu'ils ont prises et des lectures qu'ils ont faites. Toutefois, ils ne nous ont pas fait parvenir leur rapport final, non parce qu'ils le retenaient, mais parce qu'ils n'avaient pas terminé les recherches.

Ils les ont terminées il y a trois mois, je pense. La situation a quelque peu changé. Ils ont suffisamment poussé leurs recherches pour se rendre compte qu'il coûterait moins cher, à l'heure actuelle, d'y expédier l'huile par pipe-line. Il n'y avait donc pas de raison pour que le *Manhattan* poursuive les recherches au-delà du point où ils en étaient et à partir duquel ils nous ont fourni beaucoup de renseignements.

Nous n'en avons pas retiré grand-chose, non parce qu'ils retenaient ces renseignements, mais parce que sans doute, nous en savions nous-même autant qu'eux à ce sujet.

Leurs renseignements concernaient les cargos, et ceux que nous voulions obtenir avaient trait aux brise-glaces. Nous avons fait les essais avec nos navires, qui accompagnaient les leurs, à partir des renseignements dont nous disposions déjà.

[*Texte*]

So, although it was a useful addition our information, it was not of such a magnitude that it represented a breakthrough of any kind.

Mr. Yewchuk: When you mentioned that—going back to the original question of our own services—I mean our present icebreaker set-up being more or less adequate for the foreseeable future, you were speaking mainly from the commercial point of view rather than from a military point of view.

Admiral Storrs: Yes.

Mr. Yewchuk: Thank you. Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Rock.

Mr. Rock: Admiral Storrs, let me say first that your statement was very educational, and I would like to congratulate you on the manner in which you presented your statement. You had no text, or even notes in front of you. You really amaze me.

Admiral Storrs: Thank you very much.

Mr. Rock: In your statement, you have gone through so many interesting topics that I have had a lot of questions, and it seems that during this statement you have answered them all except one, and that is, would the diversion of the fresh water rivers going up north—diverting them to the south—would this in any way diminish the formation of ice in the north?

I am asking this because I have read a few times in the newspaper that the Russians will be diverting three of their main rivers to the south, and they claim that this will actually diminish the formation of ice in the Arctic at the same time.

Admiral Storrs: This is a little bit outside my own field, but I think the circumstances are perhaps—the reason why it might diminish—I do not think it would diminish the formation of ice in *toto*. It might change the quality of ice, because the rivers along Siberia pour a great deal of fresh water into the coastal water, and perhaps change the salinity enough to make the ice a little bit harder than it would be if there were no fresh water going in.

The same thing, I do not think, applies with us, because the only river that pours a really big volume of fresh water into the Arctic Ocean is the MacKenzie. The others—what others there are—do not really add very much, and I would say that the amount of fresh water that goes in is so little compared with the total volume of water that there is in the Arctic Archipelago there, that I do not think it would make very much difference.

Mr. Rock: Thank you.

The Chairman: Mr. St. Pierre.

Mr. St. Pierre: Thank you, Mr. Chairman. My question is directed to the statement that you made in answer to Mr. Yewchuk just a few moments ago, about the possibility of our being caught with our pants down.

[*Interprétation*]

Aussi, bien qu'ils aient été un complément utile à nos renseignements, les leurs n'étaient pas d'une importance telle qu'ils constituaient une contribution appréciable.

M. Yewchuck: Lorsque vous parlez de nos propres services, à savoir que nos brise-glaces sont plus ou moins convenables quant à leur usage futur vous parliez surtout du point de vue commercial plutôt que du point de vue militaire.

L'amiral Storrs: Oui.

M. Yewchuck: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Rock.

M. Rock: Tout d'abord, amiral Storrs, votre exposé a été très instructif. Je vous félicite de la manière dont vous l'avez présenté. Vous n'aviez pas de texte ou de note. Vous m'étonnez vraiment.

L'amiral Storrs: Je vous remercie.

M. Rock. Dans votre exposé, vous avez traité de tant de sujets intéressants que j'ai de nombreuses questions à vous poser. Il semble que, au cours de votre exposé, vous ayez répondu à toutes, sauf une, soit la suivante: la dérivation des cours d'eau douce du nord vers le sud réduirait-elle la glaciation dans le Nord?

J'ai lu que les Russes détourneront trois de leurs principaux cours d'eau vers le sud; ils affirment que cette dérivation réduira effectivement la glaciation dans l'Arctique.

L'amiral Storrs: Cette question est quelque peu en dehors de ma compétence; mais les circonstances sont peut-être... la raison pour laquelle elle pourrait diminuer... je ne pense pas que la dérivation puisse diminuer la formation de la glace *in toto*; elle pourrait en changer la qualité, parce que les cours d'eau de la Sibérie déversent beaucoup d'eau douce dans les eaux côtières, ce qui peut changer suffisamment la salinité de sorte que la glace soit un peu plus dure, qu'elle ne le serait, s'il n'y avait pas d'eau douce.

Je ne pense pas que cela s'applique à nous, parce que le fleuve Mackenzie est le seul cours d'eau à déverser un débit d'eau douce vraiment important dans l'océan Arctique. Les autres, s'il y en a, n'augmentent vraiment pas beaucoup le déversement d'eau douce. La quantité d'eau douce qui y est déversée est si faible, par rapport au volume total d'eau qu'il y a dans l'archipel de l'Arctique, qu'il n'y aurait pas une très grande différence, à mon avis.

M. Rock: Je vous remercie.

Le président: Monsieur St-Pierre.

M. St. Pierre: Merci, monsieur le président. Ma question porte sur l'exposé que vous avez fait en réponse à M. Yewchuk, au sujet de la possibilité que nous soyons pris au dépourvu. On fait une découverte et, soudain, des cons-

[*Text*]

• 1220

If there is a discovery and there is a sudden move on the part of shipbuilders, either domestic or foreign, to build such a ship as might navigate the Northwest Passage, how much lead time do we have? You say that it is much quicker to design and build a freighter, an ice strengthened freighter than to design and build a polar icebreaker. Can you give us any idea of the relative times?

Admiral Storrs: Yes. It depends to some extent where they are built, but not that much. Humble Oil said that from scratch they could build one of their big tankers in three years and I am sure they could do it in American yards and probably Japanese yards if they went abroad which they would not, but I think that is a good figure for a big tanker like that and for an ore carrier.

Building a big icebreaker in Canadian yards, would take a year for study and design and four years for construction, I would say. An icebreaker is quite a hard thing to build. In that kind of ship one is dealing with three and four inch plating unless you go to some of the more super sophisticated steels and these are hard to manipulate. It is a much slower process than building. Also, the strength members, the frames and beams inside the ship are so closely spaced to provide the shell strength that you need that it is very hard to work, it is hard to get in there with welding torches and this kind of thing. So it is a much slower process than building a great bulky ore carrier where you have room to move and to work.

Mr. St. Pierre: What sort of cost is involved in the year of design? Is this considerable?

Admiral Storrs: Yes. A year ago we asked for and had approved funds for design and I think the estimate then was about $530,000.

Mr. St. Pierre: Are we launched on a design now?

Admiral Storrs: No, sir.

Mr. St. Pierre: The estimate is available for use if we...

Admiral Storrs: I think somebody else has pinched the money.

Mr. St. Pierre: Admiral Storrs, have you still got those plans locked in your safe or can you tell us a little of what you discovered about the necessity for a Northwest Passage icebreaker and a Baffinland Iron operation icebreaker?

Admiral Storrs: With Stu Lake flapping his ears I wonder if...

The Chairman: It would get into print anyway Admiral. It is all being recorded for our Minutes. It will just get into print a bit faster with Mr. Lake.

Admiral Storrs: Our estimate for the kind of tanker needed to support a year round operation through the Northwest Passage in the kind of rescue role I mentioned

[*Interpretation*]

tructeurs de navires canadiens ou étrangers, construisent des navires qui pourraient naviguer dans le passage du Nord-Ouest. Vous avez dit qu'il était plus rapide de construire un cargo qu'un brise-glace. Pouvez-vous nous donner une idée du temps qu'on met à en construire un?

L'amiral Storrs: Oui. Cela dépend dans une certaine mesure, de l'endroit où on les construit. Selon la *Humble Oil*, ils peuvent construire un navire-citerne en trois ans. Je suis sûr qu'il pourrait le faire dans des chantiers navals américains ou japonais.

Au Canada, il faut un an pour établir les plans et devis d'un gros brise-glace et quatre ans pour le construire. Un brise-glace est quelque chose de difficile à constuire. Ce type de navire a besoin de trois ou quatre épaisseurs d'acier, à moins qu'on ait un acier très spécial, par conséquent, c'est une construction très lente. De plus les poutres, les cadres sont rapprochés de façon à assurer la résistance de la coque, qu'il est difficile d'y travailler parce qu'il faut obtenir une résistance. Par conséquent, c'est un travail très lent que la construction d'un de ces navires.

M. St. Pierre: Quel serait le coût pour l'année où il est conçu? Est-ce appréciable?

L'amiral Storrs: Il y a un an, nous avons demandé et nous avons approuvé des fonds pour la conception, les évaluations se chiffraient à $530,000.

M. St. Pierre: A-t-on commencé à élaborer des plans?

L'amiral Storrs: Non, monsieur.

M. St. Pierre: L'estimation est-elle disponible?

L'amiral Storrs: Je pense que quelqu'un d'autre a pris l'argent.

M. St. Pierre: Conservez-vous toujours ces plans dans votre coffre-fort? Pouvez-vous nous parler de ce que vous avez découvert au sujet de la nécessité d'un brise-glace dans le passage Nord-Ouest et dans la terre de Baffin?

L'amiral Storrs: Avec M. Lake qui se frotte les oreilles, je me demande si...

Le président: Ce sera imprimé de toute façon, amiral. Tout est enregistré pour être consigné au procès-verbal. Ce sera imprimé plus rapidement avec M. Lake.

L'amiral Storrs: Pour une opération d'une durée d'un an dans le passage Nord-Ouest, il faut un navire d'environ 35,000 tonnes et un minimum de 100,000, ch.-v. Je

[*Texte*]

just now is a ship of about 30,000 tons displacement and a minimum of 100,000 horsepower. That is the minimum. Some see something in the order of 120,000 or 130,000 horsepower as really more like it. It is a massive vessel.

Mr. St. Pierre: How would that compare with our largest present icebreaker?

Admiral Storrs: Our largest present icebreaker is the *Louis S. St. Laurent* which has a displacement of 13,000 tons and has a horsepower of 27,000.

Mr. St. Pierre: As to the Baffinland operation if it should come in, you said that this would require a polar icebreaker, but less powerful.

Admiral Storrs: Yes, we never did carry forward definitive studies to really pin that one down and this is really just about an educated guesstimate. I think perhaps something in the order of 20,000 or 25,000 tons perhaps with 80,000 horsepower.

Mr. St. Pierre: Did you make any even ball park estimates for costs?

Admiral Storrs: We started to, but really got so scared we stopped. Shipbuilding costs are well enough known; any shipbuilder can tell you that. I would think probably about $90 million.

Mr. St. Pierre: If you were building another *St. Laurent* today, what would it cost?

Admiral Storrs: St. Laurent cost $21 million.

Mr. Yewchuk: I am sorry; I did not get whether that was $19 million or $90 million.

Admiral Storrs: It was $90 million.

Mr. Yewchuk: Nine zero?

Admiral Storrs: Nine zero. *St. Laurent* today would cost $26 ou $27 million, I think.

Mr. St. Pierre: Polar icebreakers in round figures would be almost four times as expensive. Assuming that the necessity arose and the decision were taken to build a polar icebreaker, are you satisfied that we know enough to build a good one or might we choose a design which experience could prove unsatisfactory?

Admiral Storrs: Oh, no, on the construction itself we have several yards that could build as good an icebreaker as anywhere else in the world, as good as Waertsila.

On the design side, I think we would be very careful to get all the kind of consultation and advice we could without any restriction from anywhere in the world to make sure we had the design as right as it could be in the light of the present state of the art and state of knowledge.

Mr. St. Pierre: I have just a final question, Mr. Chairman. If we were to take that $530,000, which hopefully some other department has not pinched, and use it to design a polar icebreaker, would we then have a one-year lead and would we then have only a four-year gap

[*Interprétation*]

pense que c'est un minimum, de l'ordre de 120,000 ou 130,000 ch.-v. c'est un très gros navire.

M. St. Pierre: Et par rapport au brise-glace actuel?

L'amiral Storrs: Le *Louis S. St-Laurent* jauge 13,000 tonnes et a une puissance de 27.000 ch.-v.

M. St. Pierre: Quant aux opérations de la «BAFFIN LAND» si elles ont lieu, vous avez dit qu'il fallait un brise-glace polaire, mais moins puissant.

L'amiral Storrs: Nous n'avons jamais entrepris d'études à cette fin, et ce n'est qu'une simple évaluation de l'ordre de 20,000 ou 25,000 tonnes, et de 80,000 ch.-v.

M. St. Pierre: Avez-vous évalué les coûts?

L'amiral Storrs: Nous avions commencé, mais il nous a fallu cesser. Les coûts de construction de navires sont bien connus, tout constructeur peut vous le dire. Ils peuvent atteindre environ 90 millions de dollars.

M. St. Pierre: Si vous construisez un autre «*Saint Laurent*» aujourd'hui, combien cela coûterait-il?

L'amiral Storrs: Le «*Saint Laurent*» a coûté 21 millions de dollars.

M. Yewchuk: Excusez-moi, je n'ai pas compris si c'était 19 millions ou 90 millions.

L'amiral Storrs: 90 millions . . .

M. Yewchuk: Neuf zéro?

L'amiral Storrs: Neuf zéro. Le «*Saint Laurent*» coûterait 26 ou 27 millions de dollars, aujourd'hui.

M. St. Pierre: En chiffres ronds, les brise-glaces polaires seraient presque quatre fois plus cher. En supposant qu'il serait nécessaire de construire un brise-glace, est-ce que vous pensez que nous savons suffisamment de choses pour en construire un bon ou bien il faudrait choisir une conception que l'expérience risque de révéler non satisfaisante.

L'amiral Storrs: Non, nous avons plusieurs chantiers navals qui pourraient aussi bien nous construire un brise-glace que n'importe quels autres chantiers navals, aussi bien qu'à Waertsila.

Du point de vue de la conception je pense qu'il serait bon d'avoir toutes les consultations et tous les avis que nous pourrions obtenir dans le monde de manière à ce que nous soyons sûr d'avoir la meilleure conception possible, au stade actuel de cet art et des connaissances.

M. St. Pierre: Une question pour terminer, monsieur le président. Si nous avions $530,000, qui n'ont heureusement pas été pris par un autre ministère et si on les utilisait pour concevoir un brise-glace, est-ce que nous serions alors en avance d'un an, et est-ce que le délai

[*Text*]

between a decision being taken to build and completion, instead of a five-year gap.

Admiral Storrs: Yes.

Mr. St. Pierre: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. St. Pierre. Mr. Simpson?

Mr. Simpson: Thank you, Mr. Chairman. Admiral Storrs I would like to join our Chairman and other members of the Committee in saying that your remarks this morning have been of particular interest to all members of the Committee, I am sure.

I would like to ask one question to start with. In relation to this period in time when you are mentioning something in the neighbourhood of 30-odd vessels in the Arctic during the summer shipping season, is it right to assume that in a normal summer of shipping these ships can pretty well service all our Arctic communities on the various islands, or are there some communities which of necessity have to be bypassed in some particular years?

Admiral Storrs: This is an integrated sea and air operation. Let me just clear up one point, the number does represent 30 not 30 ship voyages; perhaps I presented that badly. A good number of those ships made more than one voyage, so it was really a great many more voyages than that.

In places where ships cannot go, mostly in the very high Arctic, the commodities are shipped in and transshipped by air from places like Frobisher and Resolute, but for the most part the summer sealift delivers to the door, so to speak.

Mr. Simpson: The ships are able during a normal summer to get into some of the newer oil exploration sites, say, on Ellesmere Island?

Admiral Storrs: No. We regularly go up as far as Eureka and Tanquary and this year Panarctic wants to put a couple of ships on two voyages into—I forget the name, something or other—Ellef Ringnes Island, and that is in a very difficult part. It will be very interesting to see whether we can get in there; we think we can. In the last couple of years the impetus of the oil exploration requirements, ships have been pushing farther and farther into more remote parts that we have never tackled before and this is being done with existing ice-strengthened freighters.

• 1230

Mr. Simpson: That is interesting because Ellef Ringnes and Axel Heiberg and some of those were the ones I was wondering. Could shipping normally get in there during a good summer of shipping?

Admiral Storrs: We have not done it before but I think we can.

Mr. Simpson: I want to ask you a couple of questions in relation to the Churchill shipping route. In regard to the recent visit of the *St. Laurent*, I understand that there was some reason why the ship did not feel it could get in to dock at the port. Was it a matter that their prior plans did not call for them to tie up at the wharf or do you think it would have been an impossibility?

[*Interpretation*]

entre la décision et l'achèvement ne passerait pas de 5 ans à 4 ans?

L'amiral Storrs: Oui.

M. St. Pierre: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur St. Pierre. Monsieur Simpson.

M. Simpson: Merci monsieur le président. Monsieur Storrs, je voudrais me joindre à notre président et à d'autres membres du Comité pour dire que les remarques que vous avez faites ce matin ont intéressé tous les membres du Comité, j'en suis sûr.

Je voudrais d'abord poser une question. Tout d'abord, en ce qui concerne cette période, lorsque vous parlez de 30 vaisseaux à peu près dans l'Arctique pendant l'été, la saison de navigation, est-il exact de supposer qu'au cours d'été normal, ces navires peuvent servir les collectivités de l'Arctique, des différentes îles ou bien est-ce qu'il y a des communautés qui risquent par nécessité d'être laissées de côté, certaines années?

L'amiral Storrs: C'est une opération à la fois aérienne et maritime—je voudrais préciser quelque chose: le chiffre 30 ne veut pas dire 30 voyages, je me suis peut-être mal exprimé. Il y a beaucoup de navires qui ont fait plus d'un voyage. Par conséquent il y a beaucoup plus de traversées que de navires.

Dans les régions où les navires ne peuvent pas aller, dans le nord de l'Arctique, surtout, les produits sont envoyés par avion à Frobisher et Resolute, mais pendant la plus grande partie de l'été, les navires font du porte-à-porte, pour ainsi dire.

M. Simpson: Au cours d'un été normal, les navires sont en mesure d'entrer dans les nouveaux sites d'exploration des champs pétrolifères, comme sur l'Île Ellesmere?

L'amiral Storrs: Non. Nous allons généralement jusqu'à Eureka et Tanquary et, cette année, Panarctic veut inaugurer deux nouvelles lignes vers—j'ai oublié le nom, quelque chose comme l'Île Ellef Ringnes, et c'est une région très difficile. On verra si c'est possible de le faire; nous pensons que oui. Au cours de ces dernières années, étant donné l'influence des besoins d'exploration des champs pétrolifères, les bateaux sont allés de plus en plus loin dans des régions où nous n'étions jamais allés, et cela se fait avec des cargos normaux, équipés pour la glace.

M. Simpson: C'est intéressant, car je me demandais si c'était possible aux abords des Îles Ellef Ringnes et Axel Heiberg, et d'autres îles. Peut-on y aller pendant une bonne saison de navigation?

L'amiral Storrs: Nous ne l'avons jamais fait, mais je pense que nous pouvons.

M. Simpson: Je voudrais vous poser deux questions concernant l'itinéraire de navigation Churchill. A la suite de la visite récente du «*Saint-Laurent*», je crois comprendre qu'il n'a pas réussi à entrer dans le bassin du port. Était-ce parce qu'il avait prévu de ne pas venir s'amarrer, ou pensez-vous qu'il y avait vraiment une impossibilité?

[*Texte*]

Admiral Storrs: The intention had been to go into the harbour and stay alongside the wharf. There were two reasons for sending her up there—it was to be a part of the Manitoba government centenary celebration and the other was an exploratory probe to see what were some of the problems to getting shipping into Hudson Bay at that time of year. There was a bit of bad luck really. There had been a northeasterly gale blowing for two days and it had pushed all the ice down in the bay into that little dike that there is at Churchill and just really stuffed it in there. It was relatively soft ice and it was like a great gooey gelatinous mass that almost went from the surface down to the bottom. If the ship had stayed there pecking away at it, she could have gotten in but by the time she would have gotten in, everybody would have gone and the celebration would have been over. There really was not very much point. It was just one of those unusual circumstances. If she had been there a couple of days earlier then she would have gotten in without any trouble at all.

Mr. Simpson: Do I understand, Admiral Storrs, that this was a condition possibly created by floe ice in the bay or was it river ice?

Admiral Storrs: It was bay ice that had been pushed down. That stuff they were getting into was outside. The real problem to Churchill Harbour is the river ice rather than the ice outside.

We have long said, when we have been asked in the Ministry, that in our judgment a 12-month operation at Hudson Bay is perfectly feasible today. Whether or not ships can lie alongside in Churchill Harbour itself with the movement of the river ice on the tides and particularly on an ebbtide where the ebbtide is reinforced by the current of the river itself is another matter. I think that is really the problem.

Mr. Simpson: Thank you very much. That was actually my second question. Would you feel that you are in a position to comment on the desirability of a saltwater harbour at Churchill? If they went through with the suggested plans of diverting the outlet of the river, constructing a viaduct and establishing a saltwater harbour at the port, would this in your opinion be of considerable assistance in allowing ships to get into the harbour for a greater period of time during the winter or during the year?

Admiral Storrs: My knowledge of hydraulic engineering is limited, Mr. Simpson, but it would certainly remove one of the major difficulties of operating in the harbour as it exists now. It would be a completely different state of affairs. Whether or not the movement of the tide would then create such a build-up of ice of the stuff being broken up by the movement of the tide and then taken partly out of the harbour and then pushed in again and piled up that it would create new and different problems, I do not know but I do not think so. I think it would be practical to operate the harbour under those circumstances.

Mr. Simpson: Just one final question on the Hudson Bay shipping route because I know others want to ask questions. In your opinion, does the major problem lie in

[*Interprétation*]

L'amiral Storrs: L'intention avait été d'entrer dans le port et de rester à quai. On l'avait envoyé là-bas pour deux raisons—cela faisait partie de la célébration du Centenaire du gouvernement du Manitoba et c'était aussi une expérience destinée à étudier les problèmes soulevés par la navigation dans la baie d'Hudson à cette époque de l'année. On a vraiment joué de malchance. Il y avait un fort vent du Nord-Est qui soufflait depuis deux jours et qui avait poussé toute la glace à travers la baie, jusque dans ce petit chenal qui se trouve à Churchill, où elle s'était pratiquement amoncelée. C'était une glace relativement molle, qui faisait une espèce de masse gélatineuse et collante et qui allait presque de la surface jusqu'au fond. Si le navire était resté là et avait essayé de s'y frayer un chemin, il aurait probablement pu le faire, mais tout le monde aurait été parti et la célébration aurait été finie au moment de son arrivée. Cela ne valait vraiment pas la peine. S'il était arrivé quelques jours plus tôt, il aurait pu passer sans aucune difficulté.

M. Simpson: Cette situation était-elle due, Amiral Storrs, à des glaces flottantes dans la baie, ou était-ce de la glace venant de la rivière?

L'amiral Storrs: C'était la glace de la Baie qui avait été poussée par le vent. Elle se trouvait à l'extérieur. Le véritable problème, dans le port de Churchill est la glace de la rivière, plutôt que celle de l'extérieur.

Il y a longtemps que nous disons au ministère, lorsqu'il nous le demande, qu'à notre avis il est tout à fait possible de naviguer 12 mois par an dans la baie d'Hudson. Quant à savoir si les navires peuvent vraiment venir à quai dans le port de Churchill, avec les mouvements des glaces sur la rivière, au moment des marées, notamment aux marées descendantes qui sont renforcées par le courant de la rivière elle-même, c'est une autre question. C'est là qu'est le véritable problème.

M. Simpson: Merci beaucoup, c'était en fait ma deuxième question. Pensez-vous que vous êtes en mesure de faire des observations sur le caractère désirable d'un port de mer, à Churchill? Si le plan consistant à détourner l'embouchure de la rivière, en construisant un viaduc et un port en eau salée est appliqué, pensez-vous que cela améliorera considérablement l'accès du port, pendant une plus longue période de temps, en hiver, ou sur toute l'année?

L'amiral Storrs: J'ai une connaissance limitée de l'hydraulique, monsieur Simpson, mais cela permettrait sans doute de lever l'une des difficultés les plus fondamentales de la navigation dans le port sous sa forme actuelle. Cela changerait tout. Est-ce que le mouvement des marées amoncellerait la glace, en la cassant et en la faisant aller et venir, est-ce que cela créerait de nouveaux problèmes, je n'en sais rien, mais je ne le pense pas. Je pense au contraire qu'il serait possible de se servir du port dans de telles circonstances.

M. Simpson: Une dernière question à propos de la route maritime de la baie d'Hudson, car je sais que d'autres personnes voudraient poser des questions. A

[*Text*]

the shipping through Hudson Strait or is it actually ice conditions in the bay which tend to limit the length of time that insurance is applicable? Are the ice conditions in Hudson Strait the major problem to the present shipping season in Hudson Bay?

Admiral Storrs: I am not too sure that insurance rates are really very much related to actual conditions. I think they charge what the traffic will bear.

• 1235

Mr. Simpson: I have felt this way myself for a long time and I am sure everyone does. That is fine. I understand the difficulty in your answering that type of question.

In relation to the very important service of the Canadian icebreakers, would you say that the ships find it difficult each spring to recruit crews or do you find that there is an ample supply of available competent crews ready when you are preparing to start out a new season?

Admiral Storrs: We really have no seasonal ships left in the Canadian Coast Guard Service. Our ships are manned the year around and they are manned with continuing employees. There is a fair turnover. It depends on economic conditions. It depends on the area. We do not have any serious crewing problems these days. We do not build up or embellish our crews very much for the Arctic season. I think the only difficulty is that by the time a guy has been up to the Arctic, every summer for 10 years, he is getting pretty fed up with it. He would like to have a little sunshine and warmth for a change. It is difficult to rotate our crews between ships, to move people around so as to give everybody a break at the easy jobs and the tough jobs.

Mr. Simpson: Very good. Thank you, very much.

The Chairman: Mr. Buchanan.

Mr. Buchanan: Thank you, Mr. Chairman. Admiral Storrs, like many of my colleagues, I am periodically brought to task by citizens who are very concerned about the potential damage to the North. Their approach is: "Look, we do not care what you say. Whether it is a submersible or whether it is a submarine or whether it is a surface vessel, if you are going to put the numbers of vessels into the North that you are going to have to do assuming there is an oil find of significance in our part of the Arctic, inevitably, at some point with the size of vessel that you are functioning with and with the ice conditions which you have to cope with, you are going to grind one of them up. I do not know whether you would care to comment on that. Do you think that this could go on virtually *ad infinitum* without that happening?

Admiral Storrs: You know more about the state of mind of constituents, Mr. Buchanan, than I do. There are peculiar people, I know and as I am sure you all must think at times. There is an awful lot of emotion about this that is founded on a misunderstanding of the real facts. A quarter of a million tons of oil is a hell of a lot of oil particularly crude which stays there and is pretty gooey. I think what is overlooked is that one of the biggest risks of a ship carrying a pollutant of some kind,

[*Interpretation*]

votre avis, le problème réside-t-il dans la navigation dans le détroit d'Hudson, ou est-ce que ce sont les conditions dues aux glaces dans la baie, qui tendent à limiter la durée pendant laquelle l'assurance est applicable? Les glaces du détroit d'Hudson sont-elles le principal obstacle à la navigation dans la baie d'Hudson, à l'heure actuelle?

L'amiral Storrs: Je ne suis pas certain que les primes d'assurance soient liées à ces conditions. Je pense plutôt qu'elles correspondent à ce que peut supporter le trafic.

M. Simpson: C'est aussi mon avis, depuis longtemps. Je crois que je comprends maintenant les difficultés que vous éprouvez à répondre à ce genre de questions.

En ce qui concerne l'important service des brise-glaces canadiens, pensez-vous qu'à chaque printemps les navires ont des difficultés à recruter des équipages ou bien pensez-vous qu'il y a un nombre suffisant d'équipages prêts lorsque vous allez entamer une nouvelle saison?

L'amiral Storrs: Nous n'avons pas vraiment de bateaux saisonniers qui restent à la Garde côtière canadienne. Toute l'année nos bateaux ont des hommes d'équipage. Il y a un bon roulement. Ça dépend des conditions économiques. Ça dépend de la région. Nous n'avons pas de problème d'équipage vraiment sérieux. Nous ne sommes pas obligés de renforcer considérablement nos équipages pour la saison de l'Arctique. Je crois que la seule difficulté est que, quand un homme a été dans l'Arctique tous les étés pendant 10 ans il en a plutôt assez. Il veut un petit peu de soleil et un peu de chaleur pour changer. C'est donc difficile d'établir un roulement de nos équipages entre les navires, de faire une répartition des tâches difficiles et des tâches simples.

M. Simpson: Très bien. Merci beaucoup.

Le président: Monsieur Buchanan.

M. Buchanan: Merci, monsieur le président. Monsieur Storrs, comme beaucoup de mes collègues, des citoyens qui se préoccupent beaucoup des dégats potentiels faits au Nord s'adressent périodiquement à moi. Leur approche est la suivante: Nous ne tenons pas compte de ce que vous dites. Qu'il s'agisse d'un submersible, d'un sous-marin ou d'un navire de surface, si vous allez introduire dans le Nord le nombre de navires qu'il doit y avoir en supposant qu'il y ait un gisement de pétrole important dans notre région de l'Arctique, inévitablement à un certain point étant donné la taille de navire que vous utilisez et les conditions de glace que vous devez surmonter, il y en aura un qui sera broyé. Je ne sais pas si vous voulez faire des remarques à ce propos. Pensez-vous que les choses puissent continuer ainsi à l'infini sans que cela ne se produise?

L'amiral Storrs: Vous êtes mieux au courant des opinions des électeurs que moi, monsieur Buchanan. Ce sont des gens assez bizarres. Il y a beaucoup de sentiments exprimés à ce sujet qui sont fondés sur une méconnaissance des réalités. Un quart d'un million de tonnes de pétrole, quantité énorme reste sur place et est plutôt visqueuse. Je crois que l'on oublie que l'un des plus grands risques pour qu'un navire qui transporte un polluant quelconque le répande sur l'eau est le risque de

[*Texte*]

spreading that pollutant on the water, anywhere at all, is collision. There is very little risk of collision in the Arctic because there are not any ships up there or there are not that many. There is a much greater risk of collision in the Gulf of Georgia or in the St. Lawrence River than there ever will be for a long time in the Arctic.

Another risk is some inept clown, like the *Arrow* fellow, piling the ship on the beach. As a friend of mine said the other day, the likes of people like the navigator of the *Arrow* could not even find the Northwest Passage. Of course, one of the requirements of Arctic regulations would have to be a standard of competence so that this kind of mistake does not happen. There are a lot of people sailing around in charge of ships who, in my opinion, are not professionals. A professional does not make this kind of mistake.

• 1240

You will just have to have professionals in these Arctic Ships. I do not think there is really very much risk of the *Arrow* kind of problem.

Another risk is poorly constructed or poorly maintained vessels. I hesitate to name names, but there have been ships which have either floundered or broken up because they have not been properly constructed and have been a source of pollution.

The regulations governing ships carrying pollutants to the Arctic will be such, and the inspection procedures will be such, that I think this kind of risk can be reduced to such an infinitesimally small one that it cannot really be considered.

The next one is the risk of damage to the vessel by impact from ice. People talk about crushing in ice. However, crushing in ice is history. The old wooden ships used to be crushed in the ice, under ice pressure. On one occasion the *Manhattan* got stuck in a pressure situation. It was lying broadside on an enormous flow of ice, about five miles across, that was backed up against an island. Here was open water, the *Manhattan* was here, another sheet of ice came down from up here and pushed against the *Manhattan*. She was jammed up sideways against this, which, again, was up against an island. This, being pushed by the wind, was pushing against her. As this pushed against her—this was a four-foot thick field of ice—it just crumbled at the edges and it rolled up and then back on itself. It went on pushing and destroying itself and rolling up until there was an enormous great pile of ice alongside the *Manhattan*. This did not even register on the strain gauges along the *Manhattan*. There was not a sign of any kind of damage at all.

My point is that a modern big, properly constructed ship has a breaking point far greater than that of the ice itself. The ice itself breaks before the ship does. That is one kind of risk, the risk of crushing. There is no possibility of an Arctic vessel being crushed. Our own icebreakers have been in this situation time and time again and we have never had any kind of indication of structural failure from the crushing pressures.

The other risk, and this is a more real one, is that of impact pressures of a ship steaming along at 10 or 12 knots, perhaps, and then hitting a sheet of hard ice. If this kind of ship hit an iceberg then damage would be done. An iceberg is a pretty formidable thing. Again, however, I go back to the business of competence and

[*Interprétation*]

collision. Il y a peu de risques de collision dans l'Arctique car il n'y a pas beaucoup de navires. Le risque est bien plus grand dans le golfe de Georgie ou dans le St-Laurent.

Un autre risque c'est celui que créent ces espèces de crétins, comme le type d'*Arrow*, qui échouent les bateaux sur la plage. Comme me le disait un de mes amis l'autre jour, le genre de type comme les navigateurs de l'*Arrow* ne seraient même pas capables de trouver le passage du Nord-Ouest. Évidemment, l'une des exigences que devraient comporter les règlements de l'Arctique est qu'il y ait un niveau de qualification minimum qui éviterait ce genre d'erreurs. Il y a beaucoup de personnes qui naviguent un peu partout, et qui, à mon avis ne sont pas des professionnels. Les gens du métier ne font pas des erreurs semblables.

Il faut absolument des gens compétents pour ces navires. Je ne pense pas que le même danger du genre de l'*Arrow* se présente.

Un autre danger est celui des navires mal entretenus ou mal construits. Je ne veux pas citer de noms, mais il y en a eu qui se sont échoués ou brisés, parce qu'ils étaient mal construits et ils furent une source de pollution.

Les règlements au sujet des navires qui transportent des polluants dans l'Arctique et les modes d'inspection seront tels qu'à mon avis, ce genre de risque pourra être considérablement réduit et considéré comme inexistant.

Il y a le risque des dommages que la glace peut causer. Les gens parlent de l'écrasement par la glace; c'est de l'histoire ancienne. Cela se passait autrefois lorsque les navires en bois étaient écrasés par la pression des glaces. Le *Manhattan* s'est trouvé une fois pris dans les glaces. Il s'agissait d'une vaste nappe de glace de 5 milles adossée à une île. Une autre nappe de glace est arrivée et poussait le *Manhattan* qui s'est trouvé coincé entre celle-ci qui était poussée par le vent et celle qui était contre l'île. La glace avait quatre pieds d'épaisseur; elle avançait en se brisant sur les bords de sorte qu'une montagne de glace entourait les flancs du *Manhattan*. Les jauges de contrainte qui y étaient situées n'enregistraient aucune pression. Il n'y avait aucun signe de quelque dégât que ce soit.

Donc je crois qu'un grand navire moderne bien construit a une limite de rupture supérieure à celle de la glace elle-même. La glace se brise avant le navire. Un navire de l'Arctique ne risque pas d'être écrasé. Nos propres brise-glaces se sont trouvés bien des fois dans une situation semblable et nous n'avons jamais remarqué la moindre trace de dégâts provoqués par les pressions d'écrasement.

L'autre risque, et qui est bien plus réel, est la pression d'impact d'un bateau qui heurte à peut-être 10 ou 12 nœuds un banc de glace dure. Dans ce cas il y aura des dégâts. Un iceberg est une chose plutôt extraordinaire. Mais là encore on en revient à une question de compétence et d'aide en navigation, etc. Alors, vous ne heurtez pas les icebergs; le *Manhattan* en a heurté un, mais c'était un petit.

Je n'étais pas là à ce moment-là, mais un ami qui était à bord m'a décrit ce qui s'est passé. Le navire a essayé de

[*Text*]

navigational aids and so forth. You just do not hit icebergs. In fact, the *Manhattan* did; she hit a little one.

I was not around at the time but a friend of mine who was on board and was watching the thing, described it. She tried to avoid it but hit a flow on the other side and bounced off, and crashed into this berg at about eight knots—140,000 tons at eight knots generates a fair amount of energy.

Clouds of ice fragments flew all over the place and the berg and the *Manhattan* bounced apart. Everybody rushed forward to lean over the side and see the enormous hole that there was, but there was not a sign of anything. This, again, although the *Manhattan* was overstrengthened to do the job, the fact is that you can construct a ship to accept this kind of stress—and so you would.

For ordinary field ice and ridges and this kind of thing that you have to charge to get through at times, there is no question at all that the ship is strengthened for his kind of thing and can accept this kind of impact without damage. This is what our icebreakers do all the time.

We get a bit of damage now and again. Never in my recollection have we ever holed one of our ships by hitting ice, but we have now and again put a dent in the ship or bent one of the frames or something. However, this is part of the hazard of the occupation of the icebreaker and it has to do this kind of thing. It just means that perhaps in the light of the knowledge at the time the ship was built, she was not really designed to accept those kinds of stresses, or else she was being overstressed for her design characteristics.

• 1245

These are all things that are known to ship designers and can be protected against. It really boils down to this. In my opinion—and I think it will be shared by most people who are knowledgeable about icebreakers and their operation and shipping in ice—the risks of damage from operation in ice, from crushing, from the impact of ice, from just bashing the stuff as you go through, just do not exist to any degree that is worth even considering. They are nonexistent compared with the risks of collision and grounding and that kind of thing. Furthermore, there is no doubt at all that the regulations for ships operating in the Arctic will require them to be built in a way that there are void spaces or some sort of a coffer-dam between tanks containing a pollutant oil and the open sea so that even if the hull was breached, there still remains another skin inside between the oil and the sea itself.

I keep coming back personally to the view that the only real risk is this one of the ship being stuck in the ice and they will be and then being carried bodily by the whole sheet of ice as it is moved and before they can extricate themselves or before somebody can extricate them, they will be pushed onto a rock or pushed aground. To me, this is the only real risk and this is why I think there is a necessity for some kind of a rescue capability for this sort of situation.

Mr. Buchanan: Thank you.

The Chairman: Admiral, I have a couple of questions. You indicated that you did not feel that up to now, at least, there had been any gas or oil discovery which

[*Interpretation*]

l'éviter mais il a heurté une nappe de l'autre côté, et a rebondi sur l'iceberg à une vitesse d'environ 8 nœuds—140,000 tonnes à huit nœuds représentent une grande quantité d'énergie.

Des nuages de glace brisée se sont répandus un peu partout, et le *Manhattan* et l'iceberg se sont détachés. Tout le monde s'est précipité sur le côté pour voir un énorme trou, mais il n'y en avait aucune trace. Donc, bien que le *Manhattan* était surrenforcé pour affronter cela, le fait demeure qu'il est possible de construire des navires qui résistent à de telles pressions.

Pour les bancs et nappes de glace ordinaires qu'il faut parfois traverser, il n'y a aucun doute que le navire est assez renforcé pour supporter sans dommage ce genre d'impact. C'est ce que font sans arrêt nos brise-glaces.

Il y a bien quelques dégâts de temps en temps, mais autant que je m'en souvienne, jamais un de nos navires n'a été percé par la glace. Il y a bien sûr quelques petites brèches de temps en temps ou d'autres petites avaries de ce genre. Mais cela fait partie du travail d'un brise-glaces, ce sont les aléas du métier. Cela signifie simplement qu'en l'état des connaissances au moment où le navire fut construit, il n'était pas vraiment conçu pour affronter de telles pressions, ou bien qu'il était surrenforcé pour ses caractéristiques d'origine.

Tous ces facteurs sont connus des architectes navals et on peut y trouver un remède. Cela revient à cela. C'est mon opinion et je pense qu'elle sera partagée par la plupart des experts en brise-glace et en navigation dans la glace. Les risques de dégâts causés par la glace, les risques d'écrasement en se heurtant à la glace, n'existent absolument pas. S'ils existent, ils sont tellement faibles, qu'il n'est pas besoin d'en tenir compte, par comparaison avec les risques de collision et d'échouement. En outre, il n'y a aucun doute là-dessus, le règlement pour les navires navigant dans l'Arctique exigera qu'ils soient construits de telle manière qu'il y ait un espace vide ou une sorte de coffrage entre les citernes et la mer, de sorte que même si la coque est déchirée, il reste encore un compartiment intérieur.

Je ne cesse de croire que le seul risque, c'est l'immobilisation dans la glace, et, le bateau étant entraîné par toute la nappe de glace, avant qu'il ne puisse s'en sortir, se brisera sur un rocher ou s'échouera. C'est, à mon avis, le seul véritable danger, et il faudrait trouver les moyens de secours adaptés à ce genre de situation.

M. Buchanan: Merci.

Le président: Amiral, j'ai une ou deux questions à poser. Vous avez dit que jusqu'à présent, selon vous, on n'avait pas trouvé assez de gaz ou de pétrole pour provo-

[*Texte*]

would indicate a tremendous burst of activity in the Canadian Arctic in the near future.

This latest gas discovery on King Christian Island which was recently capped or brought under control after a blow-out would seem to indicate a gas field that may conceivably double the Canadian gas resources. If these rumours are correct or if these initial guesses are correct, then we do have a very major gas discovery.

I would like to know whether you people are looking at just what kind of shipping requirements will be necessary if, for example, it is decided to build a pipe line from King Christian Island south underwater along the west shore of Hudson Bay to service the Chicago market. There obviously will not be a decision made along these lines for at least two or three years anyway. However, if this sort of thing were to become feasible, have you looked at the question of whether or not we have the capacity to take the pipe up there in the summer time? Would this require a year-round operation or a much-extended season if we are going to build this kind of a pipe line? We would have to take the pipe up there and the only way of doing that would be by ship.

Admiral Storrs: The direct answer is "no, we have not in my Ministry anyway." As far as I know, we have not been consulted by anybody else so that we have not done a calculation to see what kind of tonnage would be needed to ship pipe line requirements for the construction of such a pipe line. It would be one of very considerable magnitude but I would think that the dumping of pipe along the route or to places that are accessible by sea could be done well enough in the open season.

I would hesitate to say that we have enough ships under Canadian registry or Canadian flag to be able to do this entirely with our own tonnage. I think we would have to go outside if we were going to do it in open season.

• 1250

The Chairman: Would that require any extended polar icebreaker service to do this particular job of supplying the pipe for a pipeline?

Admiral Storrs: I am on shaky ground here, Mr. Chairman, because, as I said, we have not done any calculations, and I am just guessing, really. But if I am right, and it could be done, I think, in the open season. This does not generate too much of a requirement.

The Chairman: Do you have any idea at the moment whether—if oil were discovered, I suppose it would be a different matter if a massive oil field were discovered in the general vicinity of the King Christian Island, then it is simpler to pipeline gas out, I understand, than oil, so that therefore it might then become more sensible to get the oil out, if you were going to get it out at all, to send it out by ship. In this instance, all your earlier arguments and reasoning would apply, and you would need a polar icebreaker service, at least to prevent difficult situations that might arise in the transport of this oil out of the Arctic island group.

Admiral Storrs: I think so, Mr. Chairman. I do not think that it would be possible to move enough oil from a major field, or that it would be possible to operate a

[*Interprétation*]

quer une énorme poussée d'activité dans l'Arctique canadien.

La dernière nappe de gaz découverte sur l'île du Roi Christian, qui a été contrôlée après avoir explosée, semblerait indiquer un champ de gaz qui pourrait peut-être doubler les ressources en gaz du Canada. Si ces rumeurs sont justes, ou si les estimations sont exactes, il s'agirait d'une nappe de gaz très importante.

Je me demande si vous pensez au matériel maritime que cela nécessitera, si on décide, par exemple, de construire un pipe-line sous-marin qui partirait de l'île du Roi Christian, suivrait la rive gauche de la Baie d'Hudson, ce pour ravitailler la région de Chicago. Évidemment, la décision ne sera pas prise avant deux ou trois ans; mais, si on décidait que c'est faisable, avez-vous étudié nos possibilités de transport du pipe-line en été? Cela nous prendrait-il un an ou plus pour installer ce genre de pipe-line? Il faudra transporter le matériel et on ne pourra le faire que par bateau.

L'amiral Storrs: Ma réponse est non, «pas à ma connaissance en ce qui concerne notre ministère». Nous n'avons pas été consultés à ce sujet, si bien que nous n'avons pas fait de calculs quant au tonnage qu'il faudrait pour transporter le matériel nécessaire à l'installation d'un tel pipe-line. Ce serait une entreprise d'une grande envergure, mais je crois que l'immersion des éléments pourrait se faire facilement, pendant la saison de navigation.

Je ne suis pas certain que nous ayons assez de navires battant pavillon canadien pour pouvoir assurer avec notre tonnage, cette entreprise. Nous aurions à louer les services d'autres navires si nous voulons le faire pendant la saison de navigation.

Le président: Est-ce qu'il faudrait un service de brise-glace accru, pour faire ce genre de travail, pour amener les éléments nécessaires à la construction d'un pipe-line.

L'amiral Storrs: Je ne peux rien affirmer, monsieur le président, car, comme je l'ai dit, nous n'avons pas étudié le problème et ce ne sont, en fait, que des suppositions. Mais si j'ai raison, on pourrait le faire, je pense, pendant la saison d'été. Cela ne poserait pas trop de problèmes.

Le président: Savez-vous dès maintenant, si, dans la perspective de la découverte de pétrole, et ce serait sans doute différent si l'on faisait la découverte d'un vaste gisement de pétrole aux environs de l'île King Christian, il serait plus facile de transporter le gaz par pipe-line que, si je comprends bien, le pétrole et donc, s'il serait plus raisonnable d'expédier ce pétrole, si telle est votre intention, par bateau. Dans ce cas, tout ce que vous avez démontré auparavant serait appliqué et il vous faudrait un service de brise-glace, tout au moins pour prévenir les difficultés qui pourraient subvenir au cours du transport de ce pétrole.

L'amiral Storrs: C'est mon avis, monsieur le président. Je ne pense pas que la quantité de pétrole pompée serait assez importante, ou même que l'exploitation d'un gise-

[*Text*]

major field in the Arctic, just on an open season basis, for about three months of the year. I would doubt very much if that would make sense. I think if the field is going to be exploited at all, it has to be done on a continuing basis.

The Chairman: From what you people know now, it would not appear that you would need that *Manhattan* type of vessel to get oil out of the Arctic Islands group. We would not require as expensive an oil tanker as Humble projected for its Prudhoe Bay operation.

Have you any idea of how close we have to come to what Humble Oil considered as an ideal for its Prudhoe Bay operation? Do you have an idea what we would require for a central High Arctic operation?

Admiral Storrs: I would hate to answer that question, or try to answer that, Mr. Chairman. I am a little out of my field there.

I am pretty sure it would be a lesser ship, because if you can get the pipe terminal somewhere in the eastern part of the Arctic archipelago—what is that new port?

An hon. Member: Radstock.

Admiral Storrs: Radstock Bay, or somewhere east of that, then ice conditions are far simpler than farther west.

I would think that probably the governing factor in the power displacement and strength characteristics of the Humble Oil icebreaker was the conditions that they would encounter at the western end of the run along the Alaska coast, from Coronation Gulf westward. In the wintertime, with the whole of that coast, and that passage exposed to the polaripack, it is driven down against the coast with northwesterly gales, and a stretch of hundreds of miles. The conditions are just appalling; just appalling. Personally, I was surprised that Humble felt that they could tackle it.

It is unquestionably the worst part of the whole route, and must be the dominant feature in designing an icebreaker.

That kind of condition is completely absent from the Eastern Arctic. But just how much less costly a tanker to operate in the Eastern Arctic would be, is I am afraid outside my expertise.

The Chairman: I have one further question which is really a supplementary to a question that Mr. Simpson asked. For year round ship service into Hudson Bay would a polar type icebreaker be necessary or would an icebreaker more or less within the category of our present strongest icebreakers be adequate?

Admiral Storrs: You certainly would not need a polar icebreaker. Conditions are a great deal easier there. The ice does not get as thick. It is always winter ice. There is very little polar ice. There is no polar ice in the Bay. There is a little bit of polar ice comes down through Fury and Hecla Strait from Foxe Basin into Hudson Strait, but not very much. Perhaps the most formidable part of the route is the approach to Hudson Strait and Davis Strait where the polar pack moves down the Baffin Island Coast and then the Labrador Coast during the

[*Interpretation*]

ment de pétrole dans l'Arctique puisse se faire sur la base de trois mois par an couvrant la saison de navigation. Cela n'aurait pas de sens. A mon avis, si le gisement doit jamais être exploité, il faut qu'il le soit à plein temps.

Le président: D'après ce que vous savez maintenant, messieurs, il ne semble pas que l'on aurait besoin d'un bateau du type du *Manhattan* pour expédier le pétrole du groupe des îles de l'Arctique. Il ne serait pas nécessaire d'utiliser un pétrolier aussi onéreux que celui prévu par la firme Humble pour la Baie Prudhoe.

Pouvez-vous évaluer, par rapport au projet de la Humble, ce qu'il nous faudra? Pouvez-vous évaluer ce qu'il faut pour une opération de ce genre en Arctique septentrional?

L'amiral Storrs: Il m'est difficile de répondre, monsieur le président. C'est un peu en dehors de mes compétences.

Je suis presque sûr que ce serait un navire moins conséquent parce que si l'on peut faire en sorte que la partie terminale du pipe-line se trouve quelque part à l'est de l'Archipel de l'Arctique, ... comment s'appelle ce nouveau port?

Une voix: Radstock.

L'amiral Storrs: La Baie de Radstock ou quelque part à l'est de Radstock, les conditions de glaciation sont beaucoup plus favorables qu'elles ne le sont plus à l'ouest.

Je pense que le facteur déterminant pour les caractéristiques techniques du brise-glace de la *Humble Oil,* étaient les conditions qu'il rencontrerait à l'extrémité ouest du chenal le long de l'Alaska, à partir du Golfe du Couronnement. En hiver, ce chenal et toute cette côte sont exposés au danger de la banquise qui dérive sur un front de centaines de milles de large, et à de forts coups de tabac nord-ouest. Les conditions sont simplement épouvantages. Et, personnellement, que la Humble, ait pensé qu'elle pourrait surmonter ces difficultés, me surprend.

C'est sans aucun doute, la partie la plus mauvaise du parcours, et ce doit être la raison déterminante pour savoir de quelle façon on concevra le brise-glace.

Ces genres de difficultés sont inconnues dans la partie est de l'Arctique. Quant à savoir de combien, un pétrolier destiné à cette région sera moins onéreux, à mon regret, je ne suis pas en mesure de vous répondre.

Le président: Une autre question. Elle complète un peu celle que M. Simpson a posée. Pour répondre aux besoins de la navigation à longueur d'année dans la baie d'Hudson. est-ce qu'il faudrait un brise-glace de type polaire ou plutôt un brise-glace dans le genre des plus puissant que nous avons en ce moment?

L'amiral Storrs: Il ne serait pas nécessaire d'avoir un brise-glace de type polaire. Les conditions sont beaucoup plus simples. La glace n'est pas aussi épaisse, et c'est toujours de la glace d'hiver. il y a peu de glace polaire. Très peu de glaces polaires viennent jusque-là. Peut-être qu'il vient un peu de glace par le détroit Fury et Hecla en provenance du bassin Foxe, dans le détroit d'Hudson. Les glaces se déplacent le long des côtes de Baffin et du Labrador. Par conséquent, il faut passer par cette barrière de la glace polaire. Je crois que le *St. Laurent*

[*Texte*]

winter so you have to go through this barrier of polar pack. However, it is not that bad. Hudson Bay itself, I would think one could probably cope with it with the *St. Laurent*. However, I think you would need something better than that to ensure year round operation through that belt of polar pack ice outside Hudson Strait.

The Chairman: Mr. Yewchuk.

Mr. Yewchuk: I have one brief question, Mr. Chairman. It refers to your mentioning Emerald Lake and a private enterprise operating certain icebreaking ships. What percentage of the commercial shipping that is done in the Arctic as well as in the Gulf is assisted by private icebreakers? Perhaps this would really be a better way to proceed.

Admiral Storrs: Mr. Yewchuk, there are no privately operated icebreakers as such. Some of the ships or many of the ships now operating into the Arctic in the summer and into the Gulf in the winter are ice strengthened in various degrees. However, they cannot really be considered icebreakers. The characteristics of an icebreaker, its hull form, are really appreciably different from those of a freighter. A freighter has to carry freight and however much strengthening you put into ice conditions it still has to have enough room in its hold to carry freight to return a dividend for its owner, so there are no privately operated icebreakers as such. There are privately operated ice strengthened vessels to one degree or another. Has a scheme been mooted for an ice strengthened freighter? As I explained that would be so strong that she would not need the support of an icebreaker at any time. A certain amount of confusion arises from the use of the term icebreaker and icebreaking ship. The fact of the matter is, let us take Humble Oil's 12 month tankers. They are still tankers. However, they are provided with a degree of ice strengthening far, far greater than anything that has been built up to now, so that although they are not icebreakers in the technical sense of the term that an icebreaker is a special kind of vessel, they are very, very highly ice strengthened ships. It is a messy sort of semantics and I am afra.d and I am not too sure that I got the idea across.

Mr. Yewchuk: I think you did. I am just wondering whether development in this area might be such that icebreaking ships will not be necessary at all.

Admiral Storrs: It is all a matter of degree I think. Quite a big proportion of the Gulf trade is in iron ore. From Sept Isles, I guess it is, down to a couple of ports from Clarke City, Sept-Iles down to Baltimore and these are carriers of between 40,000 and 60,000 tons. They are ore carriers. They are ice strengthened and they are of a size, power and strength that it is very, very rarely that they ever need any icebreaker help in the Gulf. They just chug back and forth about once a week during the winter and summer without taking much notice of the ice. Now and again they get stuck and then they have a very difficult job getting moving again. However, by and large, they operate on their own. This is the thesis of the Humble Oil tanker. It is exactly the same thing as that only enlarged and of a greater strength and power so that it can cope with a greater amount of ice. The thesis of the totally 100 per cent independent ship to do away

[*Interprétation*]

pourrait suffire dans la baie d'Hudson. Je pense qu'il faudrait peut-être un bateau plus gros pour assurer la navigation pendant toute l'année, dans la ceinture de glace à l'extrémité du détroit d'Hudson.

Le président: Monsieur Yewchuk.

M. Yewchuk: Vous avez parlé tantôt d'Emerald Lake et d'une entreprise privée, exploitant des brise-glace. Quel serait le pourcentage de navigation commerciale qui est faite dans l'Arctique ou dans le Golfe et qui est justement appuyée par des brise-glace privés? Peut-être, que ce serait là une meilleure façon de procéder.

L'amiral Storrs: Il n'y a pas d'exploitants privés de brise-glace, comme tels. De nombreux navires voyageant dans l'Arctique, l'été, et dans le Golfe, l'hiver, ont une coque renforcée, mais ne sont pas considérés comme des brise-glace véritablement. Ils sont différents de ceux des cargos. Le cargo doit transporter du fret et il faut que son exploitation soit rentable. Il n'y a donc pas de brise-glace exploités par des compagnies privées comme je l'ai expliqué. Un navire dont la coque serait renforcée pourrait peut-être se passer de l'appui d'un brise-glace. Évidemment, il y a une certaine confusion au sujet de l'utilisation des brise-glace. Parlons des navires-citernes de la *Humble Oil* conçus pour naviguer en toute saison. La coque de ces navires a été considérablement renforcée pour naviguer dans les glaces, mais ce ne sont pas des brise-glace; du point de vue technique, ils sont quand même capables de briser la glace. Je ne sais pas si j'ai pu m'exprimer assez clairement.

M. Yewchuk: Je crois que si. Est-ce que les progrès dans cette zone pourraient être tels qu'on n'aurait pas besoin de brise-glace, du tout, dans cette zone?

L'amiral Storrs: Eh bien, c'est une question d'interprétation. On transporte surtout du minerai de fer dans le Golfe, de Clarke City ou Sept-Îles jusqu'à Baltimore. Ce sont des navires de 40,000 à 60,000 tonnes; ils sont renforcés et ils sont d'une dimension, d'une puissance et d'une résistance telle qu'il est très rare qu'ils aient besoin de brise-glaces. L'hiver comme l'été, les glaces leur causent très peu de soucis. Dans l'ensemble, ils se débrouillent seuls. C'est la thèse de la compagnie *Humble Oil*. Et ils peuvent justement se débrouiller avec une quantité importante de glace. Et prend corps la thèse des bateaux 100 p. 100 indépendants, qui n'ont pas besoin de brise-glaces pour se deplacer au milieu des glaces.

A l'étape suivante, non seulement le bateau pourrait-il faire face à la plupart des conditions comme c'est le cas pour les transporteurs de minerai dans le golfe, mais il serait assez puissant pour pouvoir faire face à toutes les

[*Text*]
with the necessity for icebreakers is carrying that one stage further.

The stage further is that it would not just be able to cope with most conditions the way the ore carriers do into the Gulf, but it would be of a strength and power to be sure of being able to cope with all conditions. It is a bigger difference than it seems because to be 100 per cent independent in ice of any kind of outside help at all requires a margin of power and strength that could make all the difference to economic liability.

• 1300

Mr. Yewchuk: Thank you.

The Chairman: Mr. Simpson, Mr. St. Pierre.

Mr. Simpson: Thank you, I just have one question. Admiral Storrs, would you care to comment on the principle of the alexbow and say whether you think that it has limitations to its capability as far as, say, the Gulf of St. Lawrence ice conditions as opposed to Arctic ice conditions?

Admiral Storrs: Well, I think most of you know anyway that the alexbow is a reversal of the normal ice breaking principle. It looks rather like a railroad snowplow. It goes under the ice and peels it up over the side and in a minor form it has been in operation for quite a long time. The Dutch have used it for 30 or 40 years I guess and we have used it here. There was one in operation I think in the Miramichi River in the 1950's. I think there was another one somewhere around Botwood for small work and it works. It works perfectly well, but the question is does it work any better than the other method of icebreaking?

Most of the tests that we have done are in model and we have spent a lot of money doing tests and studies to show that it is not really much better than a modern downwards breaking bow. It is better than the old style bow that is fitted to most of our icebreakers and to many freighters, but it is not any better than the modern downwards breaking bow and it is a hell of a lot easier and a lot cheaper to construct a downwards breaking bow than to construct an alexbow on a ship. However, every time I am on board an icebreaker and I lean over the side and I look at this clumsy method of operating and I say why the hell does the damn thing not work, it ought to work. The alexbow ought to work and it ought to be better but for some reason or other it is not.

Since the last lot of tests we did which was about six months ago we have been racking our brains to figure out some change in the design that would maybe just tip the balance to make it work the way it looks as though it ought to work. Unfortunately, physics are against us because the fact of the matter is that you require less expenditure of power to push ice down against the buoyancy of the water than to lift it up against gravity in the air and push it over on top of the ice. If that was the only factor then there would be no question, we would not bother with it because the difference is considerable so that theoretically it never could be better than the other kind of bow, but there are other factors that come into this. When a downwards breaking bow breaks ice, it does not all neatly go underneath the sheet of ice; it goes down and moves along the side of the hull. At times the *Manhatten* herself was completely embedded in a cradle of broken ice. It was not only all down the whole length of this 1,000-foot hull, it was underneath the bottom too.

[*Interpretation*]
conditions possibles. La différence est plus marquée qu'elle ne le paraît parce que l'indépendance totale dans les glaces exige une puissance qui aurait des répercussions d'un autre ordre sur la responsabilité économique.

M. Yewchuk: Merci.

Le président: M. Simpson, M. St. Pierre.

M. Simpson: Merci, j'ai une seule question. Amiral Storrs, auriez-vous l'obligeance de faire des commentaires sur le principe de l'*alexbow* et de dire si ses capacités ont des bornes, par exemple, dans les glaces du golfe Saint-Laurent par opposition aux glaces de l'Arctique.

L'amiral Storrs: La plupart d'entre vous savez que le principe de l'*alexbow* est opposé au principe normal du brise-glace. L'*alexbow* ressemble à un chasse-neige pour les chemins de fer. Il pénètre sous la glace et l'accumule sur les côtés. On se sert depuis longtemps d'un format réduit de l'*alexbow*. Les Hollandais s'en servent depuis trente ou quarante ans et nous nous en sommes servis ici. Il y en avait un à la rivière Miramichi au cours des années 1950. Je crois qu'il y en avait un autre dans la région de Botwood pour les petits travaux. Il fonctionne très bien, mais il s'agit de savoir si l'*alexbow* est plus efficace que les autres méthodes de briser la glace.

Nous avons consacré d'importantes sommes à des épreuves et des études qui démontrent en fin de compte que ce dispositif n'est pas tellement supérieur au dispositif moderne qui brise la glace à la surface. Il est supérieur aux anciens modèles dont sont munis la plupart de nos brise-glaces et de nos cargos mais il ne vaut pas mieux que l'ancien modèle. En outre, il est beaucoup plus facile et beaucoup plus économique de construire l'autre modèle que de construire l'*alexbow*. Toutefois, quand je suis à bord d'un brise-glace, je me demande pourquoi ce dispositif ne fonctionne pas alors qu'il devrait fonctionner. L'*alexbow* devrait fonctionner et il devrait être meilleur, mais pour une raison ou l'autre, il ne l'est pas.

Depuis les dernières épreuves effectuées il y a environ six mois, nous nous demandons vraiment comment parvenir à faire fonctionner ce dispositif de la façon dont il devrait fonctionner. Malheureusement, la physique est contre nous parce qu'il coûte moins cher de pousser la glace contre l'eau que de la soulever contre la gravité. De fait, s'il s'agissait de ce seul facteur, nous ne nous en préoccuperions pas à ce point parce que la différence est considérable de sorte que théoriquement, ce dispositif ne pourrait jamais être supérieur à l'autre mais il y a d'autres facteurs qui entrent en ligne de compte. Lorsque le dispositif ordinaire brise la glace, il ne pénètre pas entièrement en dessous de la couche de glace; il descend le long des parois de la coque. Il est déjà arrivé que le *Manhattan* soit complètement pris dans des débris de glace brisée. Il y avait de la glace non seulement sur toute la longueur de cette coque de 1,000 pieds, mais aussi en dessous. La friction est alors considérable et elle absorbe une grande quantité de l'énergie générée par les moteurs.

[*Texte*]

So the friction generated by all this ice, moving, sliding, grinding down the side of the hull is tremendous and it absorbs a tremendous amount of the energy generated by the engines.

• 1305

Whether that could be greater than the expenditure of power required to lift ice up into the air, ten, twenty, thirty feet up into the air against gravity and dump it over onto the top of the ice as the alexbow does is a very difficult calculation. As things stand at the moment nobody has been able to produce a modification of the alexbow that really makes it better than the ordinary form, but it works. It works well and in certain situations it is a very useful device.

Mr. St. Pierre: Are you through, Mr. Simpson?

Mr. Simpson: Yes.

Mr. St. Pierre: I have a brief supplementary to Mr. Yewchuk's question about private icebrakers. Do you know, Admiral, if there are privately owned icebreakers operating anywhere in the world, the Baltic or elsewhere?

Admiral Storrs: Yes. Perhaps I ought to modify my earlier reply on this. In many harbours the ice alongside privately owned berths is broken up by privately owned vessels; they are usually ice-strenthened tugs, rather than ships designed as icebreakers. A lot of that goes on in Europe and here, but icebreakers in the sense of the kind of icebreaker that operates in the Gulf or in the St. Lawrence or in the Arctic, there is no such thing anywhere in the world that I know of.

Mr. St. Pierre: In areas such as the Baltic, where both the Finns and the Swedes, and I suppose the Russians, have considerable icebreaker capacity, there or elsewhere, do any of the countries charge the private shippers for the services they render with the icebreaker fleet?

Admiral Storrs: Yes. The Finns do and the Swedes do and I think the Russians do for their run into Leningrad through the Gulf of Bothnia, I think it is. There are different methods of this. The method the Finns use is a winter supplement to harbour dues imposed on all ships that trade in Finnish ports. It does not matter whether there is any ice there or whether there is no ice or whether they have icebreakers for it or whether they do not have icebreakers. I think the Swedes charge something for each time a ship has icebreaker support.

Mr. St. Pierre: We have never charged?

Admiral Storrs: We have never charged.

Mr. St. Pierre: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Are there further questions? If not, I would like to express our thanks to Admiral Storrs for an exceedingly frank and precise exposé. I think we are all much more familiar with the subject and much more knowledgeable than we had even hoped to be at the end of this session. It has given us a very good start into the subject. I must say, as Chairman, that I do not think I have ever chaired a meeting that has received as interesting testimony we have received from you today.

[*Interprétation*]

Il est difficile de calculer si cela constituerait une plus grande dépense d'énergie que celle qui est requise pour soulever la glace à 10, 20, 30 pieds en l'air, contre la gravité, comme le fait le dispositif *alexbow* à l'heure actuelle. Personne n'a pu modifier le dispositif *alexbow* pour le rendre supérieur au modèle ordinaire, mais il fonctionne. Il fonctionne très bien, et à certains moments, ce dispositif est très utile.

M. St. Pierre: Monsieur Simpson, avez-vous terminé?

M. Simpson: Oui.

M. St. Pierre: J'ai une brève question supplémentaire qui fait suite à celle de M. Yewchuk au sujet des brise-glace privés. Savez-vous, amiral, s'il existe quelque part au monde des brise-glace privés, soit dans la mer Baltique ou ailleurs?

L'amiral Storrs: Oui. Je devrais peut-être modifier la réponse que j'ai donnée plus tôt à ce sujet. Dans un grand nombre de ports, des brise-glace privés brisent la glace le long d'emplacements privés; il s'agit ordinairement de remorqueurs renforcés plutôt que de véritables brise-glace. Cette pratique est courante en Europe et ici, mais le brise-glace du genre de ceux que l'on retrouve dans le golfe, dans le Saint-Laurent ou dans l'Arctique, n'existent pas ailleurs au monde à ma connaissance.

M. St. Pierre: Dans certaines régions comme dans la mer Baltique, où les Finlandais, les Suédois et je le suppose, les Russes possèdent un grand nombre de brise-glace, là ou ailleurs, les pays exigent-ils une redevance de la part des propriétaires privés pour les services qu'ils rendent grâce aux flottes de brise-glace?

L'amiral Storrs: Oui. Les Finlandais le font ainsi que les Suédois et je crois que les Russes imposent aussi une redevance pour leur parcours de Leningrad lorsqu'ils passent par le golfe de Botnie. Il existe diverses méthodes. La méthode des Finlandais constitue un supplément d'hiver ou redevance portuaire imposée à tous les bateaux qui font le commerce dans les ports finlandais. Peu importe qu'il y ait de la glace ou qu'il n'y en ait pas, qu'ils aient des brise-glace ou qu'ils n'en n'aient pas, je crois que les Suédois exigent une redevance chaque fois qu'un bateau est desservi par un brise-glace.

M. St. Pierre: Nous n'avons jamais imposé de redevance?

L'amiral Storrs: Non.

M. St. Pierre: Merci, monsieur le président.

Le président: Y a-t-il d'autres questions? Sinon, je voudrais remercier M. Storrs pour son exposé très précis. Je crois que nous connaissons mieux le sujet maintenant que nous n'avions espéré le connaître. C'est une excellente introduction au sujet. A titre de président, je dois dire que, grâce à vous, j'ai assisté aujourd'hui à la séance la plus intéressante qu'il m'ait jamais été donné de présider.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 2

Thursday, February 18, 1971

Chairman: Mr. Ian Watson

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 2

Le jeudi 18 février 1971

Président: M. Ian Watson

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Indian Affairs and Northern Development

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Affaires indiennes et du développement du Nord canadien

CONCERNING:

Matter of Arctic services

CONCERNANT:

La question relative aux services dans l'Arctique

INCLUDING:

(Minutes of Proceedings)

Y COMPRIS:

(Procès-verbaux)

Third Session of the Twenty-eighth Parliament, 1970-71

Troisième session de la vingt-huitième législature, 1970-1971

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 2

Thursday, February 18, 1971

Chairman: Mr. Ian Watson

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 2

Le jeudi 18 février 1971

Président: M. Ian Watson

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Indian Affairs and Northern Development

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Affaires indiennes et du développement du Nord canadien

RESPECTING:

The subject-matter of Arctic icebreaker service

CONCERNANT:

La question relative au service de brise-glace dans l'Arctique

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

Third Session

Twenty-eighth Parliament, 1970-71

Troisième session de la

vingt-huitième législature, 1970-1971

23084—1

STANDING COMMITTEE ON INDIAN AFFAIRS AND NORTHERN DEVELOPMENT

Chairman: Mr. Ian Watson

Vice-Chairman: Mr. Paul St. Pierre

Messrs.

Barnett
Blouin
Borrie
Buchanan
Cadieu
Cullen
Deakon
Gundlock
Howard (*Skeena*)
Marchand (*Kamloops-Cariboo*)
Matte
McBride
Nielsen
Orange
Paproski
Rock
Simpson
Yewchuk—(20).

COMITÉ PERMANENT DES AFFAIRES INDIENNES ET DU DÉVELOPPEMENT DU NORD CANADIEN

Président: M. Ian Watson

Vice-président: M. Paul St. Pierre

Messieurs

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

J. H. Bennett

Clerk of the Committee

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente au siège d'Information Canada, Ottawa, Canada

MINUTES OF PROCEEDINGS

Thursday, February 18, 1971.
(3)

[*Text*]

The Standing Committee on Indian Affairs and Northern Development met this day at 11:25 a.m., the Chairman, Mr. Watson presiding.

Members present: Messrs. Barnett, Borrie, Buchanan, Cadieu, Cullen, Deakon, McBride, Simpson, St. Pierre, Watson, Yewchuk—(11)

Witnesses: Captain P. M. Fournier, C.C.G.S. Louis S. St. Laurent; Mr. John Stewart, Chief, Plans and Operations, Marine Operations Branch, Department of Transport.

The Chairman introduced Captain P. M. Fournier of the Canadian Coast Guard Ship Louis S. St. Laurent.

Captain Fournier addressed the Committee and was questioned on the subject-matter of Arctic icebreaker service, assisted by Mr. John Stewart, Chief, Plans and Operations, Marine Operations Branch, Department of Transport.

The Chairman presented the First Report of the Subcommittee on Agenda and Procedure and asked for concurrence.

Tuesday, December 1, 1970.
(1)

The Subcommittee on Agenda and Procedure met this day at 4:10 p.m., the Chairman, Mr. Ian Watson, presiding.

Members present: Messrs. Barnett, St. Pierre and Watson.

The Subcommittee considered the various topics suggested by members at the organization meeting and agreed to make the following recommendations:

1. That the building of a super ice-breaker for use in Canadian waters is a suitable subject for investigation by the Committee and that the Chairman contact the Minister of Transport concerning referral of this matter to the Committee.

2. That the Chairman prepare a draft report on Indian education to be considered by the Committee.

3. On the possible effects of an oil pipe line in the North, that the Chairman consult with the Chairman of the Environmental Pollution Committee to avoid possible overlapping.

4. The Housing Program for Indians to be considered when the Estimates are before the Committee.

5. On the participation of Indians in a future hydro-electric power development in James Bay area

PROCÈS-VERBAL

Le jeudi 18 février 1971
(3)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des affaires indiennes et du développement du Nord canadien se réunit ce matin à 11 h 25. Le président, M. Watson, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Barnett, Borrie, Buchanan, Cadieu, Cullen, Deakon, McBride, Simpson, St. Pierre, Watson et Yewchuk.—(11).

Témoins: Le capitaine P. M. Fournier, N.G.C.C., Louis St. Laurent. M. John Stewart, chef de la planification et des opérations, direction des opérations de la Marine, ministère des Transports.

Le président présente le capitaine P. M. Fournier du Louis S. St. Laurent, navire de la garde côtière canadienne.

Le capitaine Fournier fait une déclaration aux membres du Comité et répond aux questions portant sur les services de brise-glace dans l'Arctique, avec l'aide de M. John Stewart, chef de la planification et des opérations, direction des opérations de la Marine, ministère des Transports.

Le président présente le premier rapport du Souscomité du programme et de la procédure et demande qu'il soit adopté.

Le mardi 1er décembre 1970
(1)

Le Sous-comité du programme et de la procédure se réunit à 4 h 10 de l'après-midi. Le président, M. Ian Watson, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Barnett, St. Pierre et Watson.

Le Sous-comité étudie les divers sujets proposés par les députés à la séance d'organisation et convient de faire les recommandations suivantes:

1. Que la construction d'un super brise-glace pour usage dans les eaux canadiennes est un sujet approprié pour une enquête par le Comité et que le président entre en communication avec le ministre des Transports au sujet du renvoi de cette question au Comité.

2. Que le président prépare un projet de rapport sur l'éducation des indiens, qui sera étudié par le Comité.

3. Au sujet des répercussions possibles de l'installation d'un oléoduc dans le Nord, que le président s'entretienne avec le président du Comité sur la pollution de l'environnement pour éviter un double travail possible.

4. Que le programme de logement des indiens soit étudié lorsque les prévisions budgétaires seront soumises à l'étude du Comité.

5. Que le sujet de la participation des indiens à l'aménagement d'une nouvelle centrale hydro-électri-

of Quebec—to be considered when the estimates are before the Committee.

6. The question of dividing into subcommittees to consider different problems relating to Indians and Eskimos to be considered when the problem arises.

7. On the Wood Buffalo National Park, the Chairman to contact the Minister of Indian Affairs and Northern Development, and also ask that the latest Annual Report, 1968-69, be referred to the Committee.

After debate thereon,

On motion of Mr. Deakon, it was agreed,—
That the said report be concurred in.

It was agreed,—
That the following correspondence be tabled:

Concerning Bill C-187, an Act respecting Minerals in the Yukon Territory: Telex from C. H. Mitchell, Managing Director, Mining Association of British Columbia dated December 22, 1970;

Letter from R. E. Van Tassell, President, Yukon Chamber of Mines, dated December 14, 1970.

Concerning Bill C-193, an Act to amend the Northern Canada Power Commission Act:

A letter and documents from R. H. Choate, Vice-president, the Yukon Electrical Company Limited dated December 8, 1970.

The Chairman instructed the Clerk to send copies of the tabled correspondence to the Committee.

Questioning of Captain Fournier resumed and at the conclusion of questioning the Chairman thanked the witness.

At 12:35 p.m., the Committee adjourned to Tuesday, February 23, 1971.

que dans la Baie James, région du Québec, soit étudié en même temps que les prévisions budgétaires.

6. Que la question de diviser les députés en sous-comités pour étudier les différents problèmes concernant les indiens et ls esquimaux soit étudiée lorsque le problème se présente.

7. Au sujet du *Wood Buffalo National Park*, que le président communique avec le ministre des Affaires indiennes et du développement du Nord canadien, et demande aussi que le dernier rapport annuel, 1968-1969, soit déféré au Comité.

Après le débat,

M. Deakon propose et il est convenu, que ledit rapport soit adopté.

Il est convenu,—
Que les documents suivants soient déposés:

Au sujet du Bill C-187, Loi concernant les minéraux du territoire du Yukon: télégramme de C. H. Mitchell, directeur gérant, Association minière de la Colombie-Britannique, daté du 22 décembre 1970;

Lettre de R. E. Van Tassell, président, *Yukon Chamber of Mines*, datée du 14 décembre 1970.

Au sujet du Bill C-193, Loi modifiant la Loi de la Commission d'énergie du Nord canadien:

Une lettre et des documents de R. H. Choate, vice-président, *Yukon Electrical Company Limited*, datée du 8 décembre 1970.

Le président demande au greffier de faire parvenir aux députés des copies des documents déposés devant le Comité.

On reprend la période des questions du capitaine Fournier; à la fin de cette période, le président remercie le témoin.

A 12 h 35 de l'après-midi, la séance du Comité est levée jusqu'au mardi 23 février 1971.

Le greffier du Comité

J. H. Bennett

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, February 18, 1971

• 1122

[*Texte*]

The Chairman: Gentlemen, I call the meeting to order. We are pleased to have with us this morning Captain Paul Fournier who is Captain of the Canadian Coast Guard ship, *Louis S. St. Laurent*. A number of the members of our Committee had the pleasure of meeting Captain Fournier in the northern regions of Canada when we visited Resolute and went on board the *Manhattan*.

It is a very happy occasion today for us, Captain Fournier, to have you back with the Committee, and we are looking forward to your testimony. Would you care to open with perhaps an otuline of the icebreaking activities of the Coast Guard in the St. Lawrence and in the Arctic, and then perhaps outline the existing deficiencies and where you would like to see the icebreaker service go?

Captain Paul M. Fournier (Captain, Canadian Coast Guard Ship, Louis S. St. Laurent): Gentlemen, thank you, Mr. Chairman, I have the honour to appear on this Committee this morning and as you all know I am the Master of one of the Canadian Coast Guard icebreakers.

Our duties are mostly to keep the shipping lanes open in the winter to the Gulf of St. Lawrence shipping as much as we can and besides that to advise the ships what route to take, so in that way sometimes we can advise them on the route where they can go ice free and go around the ice and avoid being escorted.

• 1125

There are icebreakers stationed in Sydney, there is one in Chaleur Bay, there is one at Sept-Iles, which does the coast from the Saguenay River to Anticosti Island. Then in the summer we move our activities to the Arctic. Most of our work now is assisting for the DEW Line, the shipping, the resupply of the DEW Line, also the outposts, and the weather stations at Eureka Sound and Resolute Bay. Also we carry on scientific work during the summer. In hours when time is available we carry on scientific work and hydrographic survey.

The Chairman: I wonder...

Monsieur Fournier, peut-être pourriez-vous nous dire aussi de où vous aimeriez voir aller le service de brise-glace du Canada. Qu'est-ce que vous pensez de l'avenir

M. Fournier: Comme nous le savons tous, le Nord est censé être très riche en minéraux; or nous essayons toujours de prévoir pour essayer d'ouvrir la région, au cas où le besoin s'en ferait sentir. Mais pour ce faire, il nous faudrait avoir des brise-glace plus puissants. Pour le moment, nos brise-glace sont construits pour la saison d'été dans l'Arctique, soit du mois de juillet au mois

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 18 février 1971

[*Interprétation*]

Le président: Messieurs, à l'ordre! Nous nous réjouissons d'avoir parmi nous, ce matin, M. Paul Fournier qui est capitaine du navire des Garde-côtes canadiens Louis St-Laurent. Quelques députés de notre Comité ont eu l'occasion de rencontrer le capitaine Fournier dans le Nord canadien lorsque nous avons visité Resolute et sommes montés à bord du Manhattan.

Nous nous réjouissons de vous revoir au sein de notre Comité et nous attendons avec impatience votre témoignage. Voulez-vous nous donner un aperçu des services de brise-glace qu'assure la Garde côtière canadienne dans le Saint-Laurent et dans l'Arctique. Pourriez-vous nous signaler quelles sont les carences à l'heure actuelle et où il faudrait envoyer les brise-glace, selon vous?

M. P. M. Fournier (Capitaine du n.g.c.c. Louis S. St-Laurent): Je vous remercie. Monsieur le président, j'ai l'honneur de comparaître devant ce comité aujourd'hui et comme vous le savez tous, je suis le capitaine d'un brise-glace de la Garde-côtière canadienne.

Notre principal objectif c'est de dégager les voies maritimes dans le Golfe du Saint-Laurent en hiver. En outre, nous conseillons aux navires quelle est la bonne route à prendre, de cette façon nous pouvons leur conseiller, par exemple, un itinéraire où ils ne rencontreront pas de glace et où ils pourront passer sans escorte.

Il y a des brise-glace stationnés à Sydney, il y en a un à la Baie des Chaleurs, il y en a un à Sept-Iles, qui dégage la côte de la rivière Saguenay à l'île d'Anticosti. Durant l'été, nos activités s'exercent surtout dans l'Arctique. La plupart de nos travaux consistent à nous occuper de la ligne DEW. Nous nous occupons de l'approvisionnement de cette ligne et nous nous occupons également des avant-postes tout comme des stations météorologiques à Eureka Sound et dans la Baie Resolute. Nous effectuons également des recherches scientifiques, pendant l'été. Lorsque nous avons du temps, nous pouvons nous consacrer à des travaux d'ordre scientifique et faire des relevés hydrographiques.

Le président: Je me demande...

Maybe Captain Fournier you might tell us where you would like to see the Canadian Coastguard Services go. What do you think there of the future for your service in Canada?

Capt. Fournier: As we all know, Northern Canada is supposed to be very rich in minerals and we always look ahead to see what can be done to open this area, if necessary. To do such a thing we would need more powerful icebreakers. Up to now, our icebreakers have been designed for the summer season in the Arctic, beginning in July, right up until October. This is just about

[*Text*]

d'octobre. Ceci est à peu près la saison où nous pouvons travailler dans l'Arctique avec les brise-glace dont nous disposons.

The Chairman: Gentlemen, do you have questions you would like to direct to Captain Fournier? Mr. Yewchuk.

Mr. Yewchuk: Captain Fournier, is it your view that Canada is in need of any larger number of icebreakers or a different type from what we have now? Have you any suggestions from your experience in this field?

Capt. Fournier: Frankly, I am not in a position to know what is ahead. It is more the government's policy to know what is going on ahead. My job is to break ice and assist the shipping at the present.

Mr. Yewchuk: I was wondering whether in your job as you do it now the machinery that Canada has is adequate or not.

Capt. Fournier: I think it is adequate for the present, but if you have any opening or any mineral work in the Arctic in the years to come, we are not adequate to face it with our icebreakers.

• 1130

Mr. Yewchuk: What areas of the Arctic are you referring to in particular, say where you cannot go in the summer time?

Capt. Fournier: I am talking about from Hudson Bay north.

Mr. Simpson: Do I understand you, Captain Fournier, to mean that any increase in shipping in the Arctic would possibly require additional ice-breaker escorts or service?

Capt. Fournier: Any increase or any lengthening of the season of shipping would require more powerful ice-breakers.

Mr. Yewchuk: Is our ice-breaking equipment idle some parts of the year now?

Capt. Fournier: Yes, they are idle some parts of the year but they have to take time for repair between the seasons. We start in the Arctic the first part of July. We usually finish the Gulf activities in May so those ships have to go into dry dock and we take that period once they finish the ice in May to the time they proceed to the Arctic to do their repairs and maintenance in dry dock.

Mr. Yewchuk: Are there any ice-breakers from other countries operating in the Arctic area now in Canada's area?

Capt. Fournier: Not in Canada, that I know of.

Mr. Yewchuk: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Deakon.

[*Interpretation*]

the time of year where we can go in the Arctic area with the icebreakers that we now have at our disposal.

Le président: Est-ce que vous voulez poser des questions au capitaine Fournier à ce sujet?

Monsieur Yewchuck.

M. Yewchuck: Pensez-vous que le Canada ait besoin d'un plus grand nombre de brise-glace ou de brise-glace d'un type différent que ce que nous possédons à l'heure actuelle? Avez-vous des propositions à émettre à cet égard en vous fondant sur votre expérience personnelle?

M. Fournier: Franchement, je ne suis pas en mesure de prévoir l'avenir. Il s'agit là de la politique du gouvernement. Mon devoir c'est de briser la glace et d'assurer la navigation à l'heure actuelle.

M. Yewchuck: Je me demandais si, pour le travail que vous faites maintenant, l'équipement que fournit le Canada est adéquat ou non?

M. Fournier: Je pense que l'équipement est assez adéquat pour les besoins actuels, mais si l'on envisage des travaux miniers dans l'Arctique pour les années à venir, nous ne serons pas en mesure d'y faire face avec nos brise-glace.

M. Yewchuck: De quelles régions de l'Arctique parlez-vous en particulier, lorsque vous dites que vous ne pouvez vous y rendre en été?

M. Fournier: Je parle de tout ce qui se trouve au Nord de la Baie d'Hudson.

M. Simpson: Pensez-vous, monsieur Fournier, qu'une augmentation du trafic maritime dans l'Arctique exigerait plus de brise-glace aux fins d'escorte?

M. Fournier: Toute augmentation du trafic maritime ou toute prolongation de la saison de navigation exigerait des brise-glace plus puissants.

M. Yewchuck: Nos brise-glace sont-ils inactifs pendant une partie de l'année?

M. Fournier: Oui, mais il faut savoir que ces brise-glace doivent subir des réparations entre deux saisons. Au début du mois de juillet par exemple, nous allons dans l'Arctique et nous terminons nos travaux dans le golfe au mois de mai. Aussi, il faut mettre ces navires en cale sèche. Dès que nous avons fini nos travaux au mois de mai, et avant de nous rendre dans l'Arctique, nous procédons à des travaux d'entretien en cale sèche sur nos brise-glace.

M. Yewchuck: Y a-t-il des brise-glace d'autres pays qui opèrent dans l'Arctique canadien?

M. Fournier: En tout cas, pas au Canada, selon moi.

M. Yewchuck: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Monsieur Deakon.

[*Texte*]

Mr. Deakon: Thank you, Mr. Chairman. How many ice-breakers does Canada have at present?

Capt. Fournier: We have about 20 ice-breakers.

Mr. Deakon: What thickness of ice are these ice-breakers capable of breaking?

Capt. Fournier: There are different classes of ice-breakers. Some of them can break a foot of ice, some can break three feet. The biggest can break about three feet of ice. What I mean by three feet of ice is in the coldest weather three feet of surface ice that as you know the weather gets colder and the temperature is 20 below zero your ice is as hard as steel and that is what I am referring to, three feet of ice.

Mr. Barnett: I have had some experience of winter driving in various parts of the world and I am well aware of the different textures of snow under different temperature conditions. When you talk about ice becoming like steel at 20 below zero does there come a point where ice becomes brittle, say, at a lower temperature than that. Is there a range of temperatures where ice may become relatively easy to break and then become harder and then perhaps acquire a brittle characteristic that might make it easier to break say, 40 below zero rather than 20 below zero?

Capt. Fournier: No. What I know in my experience is that the colder it is the harder the ice will become and if the temperature gets above zero the ice gets softer.

Mr. Deakon: Captain Fournier, do you have helicopters attached to your service?

Capt. Fournier: Yes sir, we have helicopters attached.

Mr. Deakon: How many helicipters do you have in the service now?

Capt. Fournier: In all the service, I could not tell you have many ice-breakers have helicopters.

Mr. Stewart: There are approximately 28 helicopters.

Capt. Fournier: In the summer we carry two helicopters on the ships and in the winter we carry one helicopter.

Mr. Deakon: To your knowledge what do the ships going up in this Arctic area usually carry? What kind of cargoes? Is it food commodities and necessities for the north country or is it oil and gas and other things? What do they carry mostly as cargo?

Capt. Fournier: This is supplies for the outposts, food and all kinds of general cargo. They carry oil to heat these settlements.

Mr. Deakon: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. St. Pierre.

Mr. St. Pierre: Mr. Chairman, I would like to ask Capt. Fournier whether he has knowledge of the quality of the

[*Interprétation*]

M. Deakon: Je vous remercie monsieur le président. Captaine Fournier, j'aimerais savoir quel est le nombre de brise-glace dont dispose le Canada à l'heure actuelle?

M. Fournier: Nous avons environ 20 brise-glace.

M. Deakon: Quelle épaisseur de glace peuvent-ils briser?

M. Fournier: Il y a différents types de brise-glace. Certains peuvent briser un pied de glace, d'autres 3 pieds, les plus grands, je crois, peuvent briser près de 3 pieds de glace. Je parle de 3 pieds de glace à la plus basse température. Vous savez que lorsque la température est de moins 20 degrés, la glace est dure comme de l'acier, et c'est dans ce contexte que je parlais de 3 pieds de glace.

M. Barnett: Je connais assez bien les conditions d'hiver dans les différentes régions du monde et je suis parfaitement conscient des consistances différentes de la glace selon les conditions climatiques. Lorsque la température tombe à —20 degrés, vous dites que la glace devient dure comme de l'acier mais j'aimerais savoir s'il n'y a pas un point où la température encore plus basse fait que la glace devient friable. Y a-t-il une échelle de températures où la glace est relativement facile à briser pour devenir ensuite plus dure et plus friable ce qui facilite les travaux. N'y aurait-il pas un phénomène de friabilité qui se produit à certaines températures voisines de —40 degrés au lieu de —20.

M. Fournier: Non, d'après mon expérience, plus il fait froid plus la glace est dure et si la température monte au-dessus de zéro, la glace devient plus molle.

M. Deakon: Est-ce que vous avez des hélicoptères dans votre service?

M. Fournier: Oui, nous avons des hélicoptères.

M. Deakon: Quel est le nombre de ces hélicoptères?

M. Fournier: Je ne pourrais pas vous dire, à l'heure actuelle combien de brise-glace utilisent des hélicoptères.

M. Stewart: Je pense qu'il y a environ 28 hélicoptères.

M. Fournier: En été, nous avons 2 hélicoptères à bord et en hiver nous en avons un.

M. Deakon: Quelle est la cargaison des navires qui se rendent dans l'Arctique. Est-ce qu'il s'agit de denrées alimentaires et d'approvisionnements pour répondre aux besoins du Nord ou de produits pétroliers ou encore d'autres cargaisons? Quelle est leur cargaison, en règle générale?

M. Fournier: En général, il s'agit de denrées alimentaires et de fournitures pour les avant-postes mais parfois il y a aussi du mazout pour assurer le chauffage de ces établissements.

M. Deakon: Je vous remercie monsieur le président.

Le président: Monsieur St. Pierre.

M. St-Pierre: Je me demande, monsieur le président, si le capitaine Fournier a une idée de l'efficacité de la flotte

[*Text*]

Russian ice-breaking fleet and the American fleet? I am quite sure you do have knowledge of the American fleet. I will ask you about the Russian fleet first. Have you had any contacts with the Russians?

Capt. Fournier: No, sir. As far as I am concerned I have not had contact with the Russian ice-breaking fleet. About five years ago we had a delegation of Russians down here and we had a talk with them. I know they had the *Lenin*, which was nuclear, but from what we hear she is out of commission now.

• 1135

Mr. St. Pierre: Did they indicate to you that the *Lenin* had not been a success?

Capt. Fournier: No, not in that sense.

Mr. St. Pierre: But you hear that she is now out of service.

Capt. Fournier: Apparently; that is hearsay, probably. Maybe Mr. Stewart knows something about it. What I heard from the Americans is that the *Lenin* was out of commission.

Mr. St. Pierre: Do you know whether the *Lenin* has ever operated in our sector of the Beaufort Sea? How far east has she come?

Capt. Fournier: I have no knowledge of that.

Mr. St. Pierre: May I turn now to the United States coastguard with which you have worked frequently, I believe? Concerning the *Manhattan* trips, the Americans did not accompany the ship the second time, but the first time the American icebreakers did not appear to stand up. In fact, your ship was left and the Americans had to turn back. What can you tell us about the quality of their ships?

Capt. Fournier: Their icebreakers were not powerful enough for that kind of work. They had the Wind class there. She has 10,000 horsepower and that was not adequate power to follow us and the *Manhattan*.

Mr. St. Pierre: And the Wind class is the best class there is?

Capt. Fournier: They have the Glacier, which is 21,000 horsepower.

Mr. St. Pierre: What is the strongest ship of our fleet, the *St. Laurent*?

Capt. Fournier: It is the *St. Laurent* now.

Mr. St. Pierre: How would the Glacier class compare with that?

Capt. Fournier: It would not compare with the *St. Laurent*. It would probably compare with the *Macdonald*. In a sense she has more power than the *Macdonald* on

[*Interpretation*]

de brise-glaces de l'URSS et des États-Unis. Je suis persuadé que vous connaissez bien la flotte américaine mais je voudrais avant toute chose vous poser une question sur la flotte russe. Entretenez-vous des contacts avec les navires russes?

M. Fournier: Non, je n'ai eu aucun contact avec la flotte russe de brise-glace. Toutefois, il y a 5 ans environ, nous avons reçu des délégués de la Russie et nous nous sommes entretenus avec eux. Je sais qu'ils ont notamment un brise-glace nucléaire qui s'appelle le «LÉNINE», mais d'après ce qu'on nous a appris, il n'est plus en service à l'heure actuelle.

M. St. Pierre: Est-ce qu'ils vous ont indiqué que le *Lénine* n'a pas été un grand succès?

Capitaine Fournier: Non, pas dans ce sens-là.

M. St. Pierre: Mais vous avez appris que ce navire n'est plus en service à l'heure actuelle.

Capitaine Fournier: Apparemment, ce ne sont que de simples ouï-dire. Peut-être que M. Stewart pourrait vous donner des renseignements complémentaires. D'après ce que j'ai appris par les Américains le *Lénine* n'est plus en service.

M. St. Pierre: Ne savez-vous pas si le *Lénine* a opéré dans notre secteur de la Mer de Beauport? Est-ce que vous pourriez me dire jusqu'à quel point dans l'Est, ce navire serait allé?

Capitaine Fournier: Je n'en sais rien.

M. St. Pierre: J'en viendrai maintenant à la garde côtière des États-Unis avec laquelle vous avez souvent collaboré, je suppose. Au sujet des voyages du *Manhattan*, les États-Unis n'ont pas escorté le navire, lors du second voyage mais lors du premier les brise-glace américains n'ont pas suivi jusqu'au bout, ils ont dû rebrousser chemin, alors que votre navire pousuivait. Qu'est-ce que vous pourriez nous dire au sujet de la valeur de la flotte de brise-glaces américaine?

Capitaine Fournier: Leurs brise-glaces n'étaient pas assez puissants pour ce genre de travail. Ils avaient envoyé le *Windclass* qui est d'une puissance de 10,000 chevaux mais cela ne suffisait pas pour nous suivre et suivre le *Manhattan*.

M. St. Pierre: Le *Windclass* serait-il leur meilleur type de navire?

Capitaine Fournier: Ils ont encore le *Glacier*, d'une puissance de 21,000 c.v.

M. St. Pierre: Pourriez-vous nous dire quel est notre meilleur brise-glace à l'heure actuelle? Le *Saint-Laurent*?

Capitaine Fournier: Oui, c'est le *Saint-Laurent*.

M. St. Pierre: Est-ce qu'on pourrait comparer le *Glacier* au *Saint-Laurent*?

Capitaine Fournier: Non, on ne pourrait pas le comparer au *Saint-Laurent* mais on pourrait peut-être le comparer au *MacDonald* parce qu'avec deux hélices, il a

[*Texte*]

twin screw. The *Macdonald* is triple screw and she is more adequate with triple screw.

Mr. St. Pierre: Assuming the *Lenin* is out of service, does any country to your knowledge have an icebreaker equal to the *St. Laurent*?

Capt. Fournier: No, I do not think so.

Mr. St. Pierre: We probably have the best operating icebreaker in the world?

Capt. Fournier: We probably have.

Mr. St. Pierre: I would like to change my questioning to a related subject, and that is getting crews for your ships. Do you have any difficulty in recruiting for the coastguard and for the icrebreaking service specifically?

Capt. Fournier: Yes and no. We can get men but to get seamen is difficult. It is hard to get men who want to go to sea and stay. Most of our regular men who are permanent employees stay but in the meantime we have vacation time, you see. While our regular men are on vacation, we have to hire casual people. The casual people stay for a little while, and because they do not like the sea they go back home.

Mr. St. Pierre: Your efficiency is impaired by this?

Capt. Fournier: Yes. I would say that it would be good if we had a school to train those men, to tell them what they are up against. Those men looking for a job go to Manpower and Manpower says they have a job for them on the icebreakers. A man will come, but he is not used to being away from his family. He is usually a man who is looking for a job that will allow him to be home all the time. A seaman is a person usually looking for something higher, for promotion. If a man does not have that idea in mind, he is going to look for another job ashore and leave the service.

Mr. St. Pierre: How would your seaman's wages compare with other private shipping operations?

• 1140

Capt. Fournier: They compare very well. The comparison is pretty good.

Mr. St. Pierre: Should they be higher, in your opinion, owing to the difficulty of the job?

Capt. Fournier: Sure. For instance, a seaman on a merchant ship is there for painting and cleaning. Whereas, we have certain risks. We have all kinds of jobs. We need a landing cargo with barges. It is a different seaman ship altogether, you see. Therefore, we need men who will stay with us long enough to be trained and become efficient on the job. A higher wage might solve the problem.

If you take a man away from his family for four months of the year, he should have a little bit of compensation.

Mr. St. Pierre: How does your wage scale compare with that of the American icebreaking crews?

[*Interprétation*]

plus de puissance que le *MacDonald* qui a trois hélices, ce qui le rend plus efficace.

M. St. Pierre: En supposant que le *Lénine* soit hors service, connaissez-vous un pays qui possède un brise-glace semblable au *Saint-Laurent*?

Capitaine Fournier: Non, je ne crois pas.

M. St. Pierre: Donc, nous avons sans doute le meilleur brise-glace au monde?

Capitaine Fournier: Sans doute.

M. St. Pierre: J'aimerais passer maintenant à une question parallèle. J'aimerais savoir si vous avez des difficultés de recrutement pour les services de brise-glace de la garde côtière canadienne?

Capitaine Fournier: Oui et non. Nous pouvons trouver des hommes mais pour trouver de véritables marins c'est très difficile. Je parle de gens qui veulent prendre la mer et y rester. Nous avons surtout des effectifs permanents qui constituent le gros de nos employés mais ces employés sont parfois en congé et nous devons donc trouver des employés occasionnels qui n'aiment pas beaucoup la mer et qui rentrent dans leur foyer assez vite.

M. St. Pierre: L'efficacité de vos services s'en voit-elle diminuée?

Capitaine Fournier: Oui, je pense que si nous avions une école nous pourrions former les gens et leur dire ce qui les attend. Aujourd'hui les gens que nous recevons sont passés par les bureaux de la Main-d'œuvre et où on leur a dit: «Nous avons du travail sur les brise-glaces». A ce moment-là, l'individu décide de partir mais, manifestement, il n'est pas habitué à rester loin de sa famille. D'habitude, il cherche un travail qui lui permet de vivre en famille. Un marin, lui, cherche un emploi qui lui permettrait d'avancer. Toutefois, s'il s'agit d'un individu qui n'a pas la vocation, il va chercher un autre travail à terre et nous quitter.

M. St. Pierre: Comment peut-on comparer les traitements que vous offrez aux traitements qu'offrent les compagnies maritimes?

M. Fournier: Ils soutiennent la comparaison.

M. St. Pierre: Seraient-ils plus élevés selon la difficulté du travail.

M. Fournier: Certainement. Sur un navire marchand, un marin est là pour qu'il passe son temps à peindre et à nettoyer des bateaux mais nous avons des problèmes bien différents et nous courons certains risques, nous devons utiliser des péniches de débarquement. Nous exigeons une formation spéciale, aussi nos marins doivent être assez longtemps dans notre service pour se former sur le tas. Un traitement plus élevé pourrait être la solution.

Si on retire une personne de son foyer quatre mois par année, il faut lui donner une certaine compensation.

M. St-Pierre: Comment peut-on comparer vos barèmes avec ceux du service américain des garde-côtes?

[*Text*]

Capt. Fournier: They are Coast Guard, they are a service more or less like the Navy. We are civilians.

Mr. St. Pierre: I look on you as being in a service.

Capt. Fournier: I feel that I am. I am in a service myself. I feel that I have a job to do and I am responsible to the Coast Guard. I carry the flag of Canada and I feel that I am in the service. However, our seamen are civilians. They are unionized, which is a different story from that of the Coast Guard.

Mr. St. Pierre: Would you prefer that Canada should go more in the direction of the American system and have a paramilitary service or a semimilitary service?

Capt. Fournier: No, I would not say that we should have a military service. We have the Coast Guard college. We are training young officers in the service. They are still civilians but they are training. If we had some kind of a school attached to that college to train young men as seamen, even if they do not have the education to go to the top, the wages are adequate to look after their families pretty well.

Mr. St. Pierre: It seems to me that we were told in the North that there is double wage scale in operation, that the West Coast Guard people are paid more than East Coast Guard people. Is that correct?

Capt. Fournier: That is correct, sir.

Mr. St. Pierre: How big is the variation?

Capt. Fournier: There is a difference of maybe $800 or $900 a year for a seaman.

Mr. St. Pierre: Do you know whether the West Coast operation has less difficulty in obtaining and keeping people in service than you have?

Capt. Fournier: I could not tell you that. Some of our people from the East Coast sometimes transfer to the West Coast as officers but not below that rating.

Mr. Yewchuk: You were mentioning setting up a college for seamen. Were you referring especially to crews for the icebreaking ships or for the Coast Guard and so on?

Capt. Fournier: For the whole fleet, buoy work and supplies and so on.

Mr. Yewchuk: How many seamen of this kind would Canada require a year?

Capt. Fournier: You could have a pool of seamen that revolved. There would not need to be that many in the pool at the same time. They would revolve; as soon as they finished their training they would go back to their ship.

Mr. Yewchuk: I see. You are suggesting setting up a school to train fellows who are already hired on a ship or something like this.

[*Interpretation*]

M. Fournier: Eh bien, je pense que le service américain des garde-côtes pourrait se comparer à un service militaire. Nous sommes des civils.

M. St-Pierre: Je vous considère comme si vous étiez au service.

Capitaine Fournier: C'est là mon impression j'ai conscience de mon devoir et j'ai des responsabilités envers la garde-côtière canadienne. Je me sens également fier du pavillon que nous faisons flotter sur notre navire. Toutefois, nos marines sont des civils et ils sont syndiqués, ce qui les distingue des garde-côtes américains.

M. St-Pierre: Pensez-vous que le Canada devrait adopter un système semblable à celui des États-Unis, c'est-à-dire un système qui ferait du service des garde-côtes un service para-militaire?

M. Fournier: Non, je ne pense pas que nous devrions en faire un service militaire. Nous disposons du collège de la garde côterie où nous formons de jeunes officiers, ce sont toujours des officiers civils mais ils reçoivent une formation spéciale. Je pense que si nous avions une école parallèle à ce collège pour former des jeunes gens à devenir de vrais marins, même s'ils n'ont pas le niveau d'éducation requis pour arriver au sommet, il me semble que les traitements offerts sont suffisants pour répondre aux besoins d'une famille.

M. St-Pierre: Il me semble que nous avons appris dans le Nord qu'il y a deux barèmes de traitements différents. Je pense que dans l'Ouest les employés de la Garde-côtière sont mieux payés que dans l'Est, n'est-ce pas?

Capitaine Fournier: C'est exact.

M. St-Pierre: Quel est l'écart de traitement.

Capitaine Fournier: $800 à $900 dans le traitement d'un marin.

M. St-Pierre: Est-ce que l'Ouest éprouve moins de difficultés à recruter et à conserver ses effectifs?

M. Fournier: Je ne pourrais pas vous le dire. Certains officiers sont mutés de la côte Est à la côte Ouest mais ils ne sont pas rémunérés en dessous du barème.

M. Yewchuck: Vous avez parlé de la création éventuelle d'une école de marine, pensez-vous surtout aux brise-glace ou pensez-vous à toute la flotte des garde-côtes?

M. Fournier: Je pensais à toute la flotte, équiper de balisages et d'approvisonnement y compris.

M. Yewchuck: Quelle serait le nombre de marins de cette catégorie dont aurait besoin le Canada.

M. Fournier: Je pense que nous pourrions mettre en commun nos ressources humaines de façon à assurer un roulement. Nous pourrions former des marines et ensuite les renvoyer sur leur navire. Ils ne devraient pas être tellement nombreux à suivre des cours, en même temps.

M. Yewchuck: Vous vous proposez donc de former les marins déjà engagés?

[*Texte*]

Capt. Fournier: No, you would hire them to go to that school. Once they had been trained they would go to the ship, then they would be transferred wherever needed on the ship.

• 1145

Mr. Yewchuk: How many of this kind of graduates would be required per year, would you say, just to give us some idea as to what kind of school, or how big it is.

Capt. Fournier: We take about 100 seamen, I suppose.

Mr. Yewchuk: Per year?

Capt. Fournier: Per year.

Mr. Stewart: We have about 3,000 personnel in the Coast Guard.

Capt. Fournier: Yes, but if you were revolving, those seamen would not stay four years in the college. It is just to learn seamanship. As for the officers, we have the officer's training. That takes four years.

Mr. Yewchuk: How long a course would you envisage for a seaman?

Capt. Fournier: A couple of months, to give him an idea of what he is going to.

Mr. Yewchuk: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Captain, would it be your feeling that if a school were attached to the Coast Guard College, the cost of training these seamen would be more than compensated for by the increase in efficiency of these fellows once they enter your service, once they get on board ship?

Capt. Fournier: I firmly believe that the efficiency would amply cover the cost of training those men.

The Chairman: Mr. Cullen.

Mr. McBride: May I ask a supplementary question?

The Chairman: Mr. McBride on a supplementary question.

Mr. McBride: I assume one of the main reasons you favour the school, Captain, is that it would be a screening process in the sense that it would eliminate from the Service many individuals who in fact under the present system prove to be unacceptable or do not fit into your Service at all. In other words, the ships then would not end up with personnel that were inadequate or ill-prepared or unsuitable. Is this your point?

Capt. Fournier: That is the point, sir.

The Chairman: Mr. Cullen.

Mr. Cullen: Most of the points—it is strange I had four written down here and Mr. St. Pierre has hit all four of them.

Has any thought been given to retaining native crew, Indian and Eskimo? Are they used at all—I am thinking

[*Interprétation*]

M. Fournier: Non, en fait, je propose d'engager des gens et de les envoyer à cette école pour les envoyer ensuite sur les navires où on a besoin d'eux.

M. Yewchuck: Combien de diplômés devrions-nous sortir par an? Je vous demande cela pour avoir une idée du genre d'école qu'il faudrait créer.

M. Fournier: Je pense qu'il faudrait environ 100 marins.

M. Yewchuck: Par an?

M. Fournier: Oui.

M. John Stewart: Les effectifs de la Garde côtière s'élèvent à quelque 3,000 hommes.

M. Fournier: Si l'on assure un roulement, ces marins ne resteraient pas quatre ans au collège, il s'agit de leur donner des notions de navigation. En ce qui concerne les officiers, nous assurons une formation d'officier étalée sur quatre ans.

M. Yewchuck: Mais combien de temps faudrait-il consacrer à la formation d'un marin selon vous?

M. Fournier: Je crois que quelques mois suffiraient. Il faudrait tout simplement leur donner l'idée de ce qui les attend.

M. Yewchuck: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Capitaine, pensez-vous que si l'on créait une école parallèle au collège de la Garde côtière, les frais de formation des marins seraient largement compensés par l'efficacité accrue de ces marins, une fois qu'ils sont à bord de vos navires?

M. Fournier: Je suis persuadé que l'efficacité compenserait largement les frais de formation de ces individus.

Le président: M. Cullen.

M. McBride: J'ai une question supplémentaire à poser.

Le président: M. McBride. Question supplémentaire.

M. McBride: Je suppose qu'une des raisons qui vous amènent à préconiser une école c'est que cela permettrait d'examiner la compétence des individus et on pourrait ainsi éliminer ceux qui ne répondent pas aux normes et aux besoins de votre service, à l'heure actuelle. Cela éviterait aux navires d'avoir un équipage qui ne répond pas aux exigences. C'est bien cela?

M. Fournier: Oui, tout juste.

Le président: M. Cullen.

M. Cullen: J'avais quatre questions que j'avais écrites sur un petit papier, mais elles ont toutes les quatre été abordées par M. St-Pierre.

J'aimerais savoir si vous faites appel aux Indigènes, c'est-à-dire aux Indiens et aux Esquimaux pour déchar-

[*Text*]

of unloading at a particular spot. Do you use Indians or Eskimos at all for that kind of function, or is that done by the company to whom you are delivering the goods?

Capt. Fournier: No, we do not use any Eskimo. In our Service we handle the cargo ourselves. The cargo that we carry on the icebreakers, we handle it ourselves ashore.

Mr. Cullen: You mentioned that one of your responsibilities, aside from the ice-breaking aspect and the bringing in of supplies, is search and rescue. Would there not be a role there for the Eskimo? For example, I am thinking primarily of your role in the Arctic, not so much in Hudson Bay but in the Arctic? Would there not be a role there for the Eskimo to play?

Capt. Fournier: Well, you would have to question the people who are supplying the DEW line. They are the people who employ the stevedores and men.

Mr. Cullen: But what about the—do you have a search and rescue group on board your ship, for example, and that is their sole responsibility?

Capt. Fournier: No, sir.

Mr. Cullen: That dovetails with their other responsibilities.

Capt. Fournier: All our crew are general, to cover the activity of the ship. If we have supplies to land ashore with barges, the crew works on that and if we have a search and rescue job so that we would have to put barges over, or rafts the crew is all trained for that, to handle those activities.

Mr. Cullen: Well, I think it goes without saying that thanks to men of your talent and ability Canada is pretty well a recognized expert in this field of ice breaking and knowledge of ice.

Really getting back in part to the sort of thing being pursued by Mr. St. Pierre, is there any exchange of information at all? You mentioned that a group of Russians had come. Had they come here, or had they gone on board your ship and watched the way you operated? Have we had an opportunity to take advantage of some of their expertise, or is there any exchange of information at all?

Capt. Fournier: As far as I know, we do not get too much exchange of information with the Russians. But I think in the shore establishment here in Ottawa they would have exchange of ideas with the Americans.

• 1150

Mr. Cullen: I am thinking now of the area of Murmansk and the northern part of Russia. They must be using icebreakers in that area. Would that situation be comparable to our Arctic? Is there any information coming out of there at all that would be of any help to us? For example, in farming and agriculture we bring farmers in from all over the world and there is an exchange of information to mutual benefit. There does not seem to be that in this particular field.

Capt. Fournier: No, there is not too much exchange of information with the Russians, but Murmansk is a differ-

[*Interpretation*]

ger vos navires à un endroit précis, ou est-ce que c'est la société à qui vous livrez les marchandises qui s'occupe de cela?

M. Fournier: Non, nous ne faisons pas appel à des Esquimaux dans nos services. Nous nous occupons de la manutention de la cargaison nous-mêmes.

M. Cullen: Vous avez signalé que l'une de vos responsabilités, en dehors de briser la glace et d'approvisionner les avant-postes étaient d'assurer les recherches et les opérations de sauvetage. Je parle surtout de votre rôle dans l'Arctique, je ne parle plus là de la Baie d'Hudson. Ne pensez-vous pas que les Esquimaux pourraient jour un rôle important à cet égard?

M. Fournier: Il faudrait poser la question aux gens qui assurent l'approvisionnement de la ligne DEW. Ce sont eux qui emploient les débardeurs.

M. Cullen: Avez-vous une équipe de sauvetage à bord de votre navire, je parle d'un groupe de sauvetage dont ce serait là la seule responsabilité.

M. Fournier: Non, monsieur.

M. Cullen: Ils assument également d'autres tâches.

M. Fournier: Notre équipage est là pour s'occuper de toutes les activités qui touchent à notre navire. Si nous devons venir à terre avec des canots pour décharger, si nous devons jeter des canots de sauvetage à la mer et faire des recherches, l'équipage formé pour répondre à ces exigences, s'en occupe.

M. Cullen: Il me semble qu'en matière de brise-glace, grâce à des hommes de grande compétence, comme vous, le Canada s'est acquis une place au premier rang des nations.

Pour en revenir à ce que disait M. St-Pierre, j'aimerais savoir s'il y a des échanges d'information à l'échelle internationale. Vous nous avez signalé qu'un groupe d'experts russes sont venus. Sont-ils montés à votre bord pour voir comment vous vous y prenez? Avons-nous pu profiter de leurs connaissances spécialisées? Y a-t-il des échanges ou non?

M. Fournier: D'après ce que je sais, nous n'avons pas beaucoup d'échanges d'information avec les Russes. Mais je pense qu'à Ottawa nous avons entamé des échanges avec les Américains.

M. Cullen: Je pense actuellement à la région de Mourmansk et au Nord de la Russie. On emploie très certainement des brise-glaces dans ces régions-là. Pensez-vous que la situation y soit comparable à celle que nous connaissons dans l'Arctique? Pouvons-nous obtenir des renseignements sur leurs travaux qui pourraient nous être utiles? Par exemple, dans le domaine de l'agriculture, il y a des échanges de renseignements à l'échelle internationale qui sont bénifiques à tout le monde. Il ne semble pas en être de même dans votre domaine particulier.

M. Fournier: Non, nous n'avons pas tellement d'échanges avec les Russes à cet égard. Mais j'aimerais égale-

[*Texte*]

ent Arctic than we have because it is clear most of the year. They have the gulf stream up there.

Mr. St. Pierre: It is much easier to fish...

Mr. Cullen: Yes, I was really thinking of farther west than Murmansk. I was thinking in terms of what would be called the Russian Arctic, I suppose.

Capt. Fournier: And our Arctic is always infested with ice the year round. The north end of Siberia does not have the polar pack. They have the winter ice that flows in the winter and then clears pretty well, and their season is longer than ours.

Mr. Cullen: For expeditions going to Antarctica and so on, are you ever called upon for information to help such geographical expeditions? I have forgotten the year, but in 1967 or 1968 there was an international attack, shall we say—a study made on Antarctica. Did your service participate in that?

Capt. Fournier: No, we do not participate in that, sir.

The Chairman: A supplementary, Mr. Simpson.

Mr. Simpson: Captain Fournier, could you say whether the Canadian Coast Guard has always been of a civilian nature or have they at any time been a part of the Canadian Navy?

Capt. Fournier: No, they never have been part of the Canadian Navy. They always were civilian.

The Chairman: Mr. Yewchuk.

Mr. Yewchuk: Can I have a supplementary to Mr. Cullen, please?

The Chairman: Right.

Mr. Yewchuk: It is a supplementary to Mr. Cullen's question with regard to hiring native people. Captain Fournier, in recent months there has been a lot of publicity given to the Royal Commission on the Status of Women and their report and I was wondering whether the Coast Guard and the ice-breaking services are still maintaining their traditional prejudice against women in their hiring practices.

Capt. Fournier: Maybe I should have my seamen here and my crew; they would answer your question.

Mr. Deakon: They would melt the ice.

Mr. Yewchuk: Are there no jobs that women can do on ships?

Capt. Fournier: I suppose cooking—they could do that job. We have nothing against women.

Mr. Yewchuk: You just do not hire them.

[*Interprétation*]

ment vous faire remarquer que les eaux au large de Mourmansk sont très différentes de nos eeaux de l'Arctique. Elles sont libres la plupart du temps. L'influence du Gulf Stream s'y fait sentir.

M. St-Pierre: Il est bien plus facile de pêcher...

M. Cullen: Je pensais aux régions situées plus à l'Ouest de Mourmansk, dans ce que nous appelons l'Arctique russe.

M. Fournier: Permettez-moi de vous dire que notre Arctique est toujours couvert de glaces, alors qu'au Nord de la Sibérie, la calotte polaire n'existe pas. Ils ont là-bas la glace d'hiver qui flotte puis disparaît assez facilement. Leur belle saison est bien plus longue que la nôtre.

M. Cullen: Lorsque des expéditions vers l'Antarctique se préparent, fait-on appel à vous pour obtenir des renseignements d'ordre géographique? Je ne sais plus exactement en quelle année, mais je pense que c'était en 1967 ou 1968, il y a eu une expédition internationale, une vaste étude de l'Antarctique. Est-ce que vos services y ont participé?

M. Fournier: Non monsieur, nous n'y avons pas participé.

Le président: Une question supplémentaire, monsieur Simpson.

M. Simpson: Capitaine Fournier, pouvez-vous nous dire si les garde-côtes canadiens ont toujours constitué un service civil ou s'ils ont fait, à une époque ou à une autre, partie de la marine canadienne?

M. Fournier: Non, ils n'ont jamais fait partie de la marine canadienne. Ce service a toujours été civil.

Le président: Monsieur Yewchuk.

M. Yewchuk: Puis-je poser une question supplémentaire à la suite de la question de M. Cullen, s'il vous plaît?

Le président: Je vous en prie.

M. Yewchuk: Ma question supplémentaire fait suite à la question de M. Cullen et concerne l'embauche de personnes de la région. Au cours des derniers mois, monsieur Fournier, on a fait beaucoup de publicité autour de la Commission royale d'enquêtes sur le statut de la femme, ainsi que sur le rapport de cette commission; je me demande donc si les services de garde-côtes et de brise-glaces font toujours preuve du même préjugé contre les femmes lorsqu'ils embauchent du personnel.

M. Fournier: J'aurais peut-être dû amener avec moi mes marins et mon équipage; ils auraient pu répondre à votre question.

M. Deakon: Ils auraient fait fondre la glace!

M. Yewchuk: N'y a-t-il pas des travaux qui pourraient être accomplis par des femmes à bord des navires?

M. Fournier: Si, la cuisine, par exemple; elles pourraient bien faire ce travail. Nous n'avons rien contre les femmes.

M. Yewchuk: Mais vous n'en engagez pas.

[*Text*]

Mr. Borrie: I do not think any sailor has ever been accused of that.

Capt. Fournier: That is not my field.

Mr. Barnett: I might interject that some of the freighters of the U.S.S.R. operate into our West Coast ports occasionally for loading lumber and some commodities. One of them was captained by a woman, who was one of the toughest looking customers, male or female, I have ever seen, according to the picture.

Mr. Yewchuk: Tugboat Annie.

The Chairman: Mr. Borrie, would you mind if I asked a supplementary question?

Mr. Borrie: Not a bit.

An hon. Member: He would, but he is not going to say anything.

The Chairman: What would be your reaction, Captain, if the Canadian Coast Guard Service were at least officially to adopt a sort of policy that already seems to be adopted by the Danes and some of the other Scandinavian countries where women officers and men, I understand, are allowed to bring wives aboard or have their wives accompany them on board ship for periods. Do you think this is feasible in the sort of operations that you have? Would it make for a better situation on board ship?

• 1155

Capt. Fournier: I am not prepared to...

Mr. Borrie: Are you married, first of all, Captain Fournier?

Capt. Fournier: Yes, I am married. I would like to take my wife too. I think to go and spend four or five months in the Arctic and have a family or wives on board I think you would be on...

An hon. Member: Thin ice.

Capt. Fournier: ...the side of having a little bit of trouble. You would be playing with a little bit of trouble for sure. Our men have compensatory leave, so once in awhile they get away from a trip on the Arctic. You see, they will go two or three summers in the Arctic and then they get a summer off, if they want to do so. So that should cover their need of—instead of taking their wives in the Arctic.

Then in the winter, if they want to have a break during the winter to go home for a few days or a few weeks, it is possible.

But in the first place, we do not have too much room on the ships, and then all these cabins are single cabins, including those of the officers. If you start with one, if you start with the officers, you have to give the crew—what is good for one is good for the other. I think you would have a lot of problems with that. Not that I would not like to take my wife for a trip.

[*Interpretation*]

M. Borrie: Je ne pense pas que l'on puisse accuser aucun marin de ne pas le faire!

M. Fournier: Cela ne me regarde pas.

M. Barnett: Je pourrais vous faire remarquer que nous avons parfois l'occasion de voir dans nos ports, des navires de transport d'URSS qui viennent pour y charger du bois et divers autres produits. L'un de ces navires avait pour Commandant une femme qui était l'une des personnes les plus «costaudes» que j'ai jamais vues, du sexe masculin ou féminin.

M. Yewchuck: «Ann e la remorqueuse»!

Le président: Monsieur Borrie, me permettrez-vous de poser une question supplémentaire?

M. Borrie: Certainement.

Une voix: Il vous le permettra parce qu'il ne peut pas vous en empêcher!

Le président: Quelle serait votre réaction, Capitaine, si le service des garde-côtes canadiens adoptait officiellement la politique qui semble avoir déjà été adoptée par les Danois et certains autres pays scandinaves, et qui consiste à permettre aux officiers d'amener leur femme à bord des navires ou de se faire accompagner par leur femme pour certains voyages? Pensez-vous que cela soit possible dans votre genre de service? Est-ce que cela améliorerait la situation à bord des navires?

M. Fournier: Je ne suis pas tellement compétent pour...

M. Borrie: Êtes-vous marié monsieur le capitaine?

M. Fournier: Oui, je suis marié. J'aimerais bien pouvoir amener ma femme, moi aussi; mais je pense que passer quatre ou cinq mois dans l'Arctique et avoir femmes et familles à bord, dans un certains sens, causerait certains ennuis.

Une voix: Terrain dangereux.

M. Fournier: Nous serions récompensés par des ennuis, c'est tout. Voyez-vous, nos hommes ont des congés de compensation. Donc, une fois de temps en temps, ils s'en vont, ils quittent l'Arctique; ils vont, par exemple, passer deux ou trois été en Arctique puis obtenir un été de vacances. Donc, s'ils désirent prendre ces congés, cela peut répondre à leurs besoins; ils peuvent amener leurs femmes en voyage en Arctique pendant cette période.

S'ils le désirent, en hiver, ils peuvent également avoir un certain congé pour aller chez eux, pour quelques jours, et même quelques semaines, lorsque cela est possible.

Mais, tout d'abord, nous n'avons pas tellement de place à bord des navires, et ensuite, toutes ces petites cabines sont faites pour une seule personne, même celles des officiers. Si l'on commence avec les femmes des officiers, il faudra bien donner le même droit à tout l'équipage; ce qui accordé à l'un devra être accordé à l'autre. Alors, il y

[*Texte*]

The Chairman: Mr. Borrie.

Mr. Borrie: Thank you very much, Mr. Chairman. Do I understand correctly, Captain Fournier, that there is no marine college at all?

Capt Fournier: There is a coast guard college for training of officers. Our coast guard college is training officers.

Mr. Borrie: Could it be easily adapted to the training of able seamen?

Capt. Fournier: That is what I was referring to.

Mr. Borrie: When you say that you see a revolving manpower pool, is that what you see, that this college could be used for the upgrading and the further training of the manpower that you have, so that they would be able to fit into other positions on board, and also to have a draw on manpower for future officers of the Coast Guard Service?

Capt. Fournier: Yes, sir, and then you see, if a man who never went to sea, or does not know what a ship is, he goes to Manpower and they assign him to a job on a coast guard ship. He does not know what he is up against. He might stay for two weeks; he might stay for a month. Then he will say, "Oh, no, I do not like that, I am going. I am paying off." So he goes. But if he went to the college and was trained for a couple of months, and investigated what he is getting into when he gets on the ship, then if he wants it, if he likes it, he will stay. If he does not like it, well, he will go before he comes on the ship and not want to pay off at the middle of the voyage.

Sometimes we hire men just before we leave for the Arctic and then the first thing, the man is not in his element at all. He does not like it. He is lonely for home. He is a nuisance on the ship. But what can you do? If you start to send them back by plane and bring in more crew, that is going to be expensive.

• 1200

Mr. Borrie: Captain Fournier, are the facilities at the college adequate to take care of the manpower training that you contemplate?

Capt. Fournier: No, not at the moment, that would have to be arranged in the program.

Mr. Borrie: Is there any possibility, if the facilities are not adequate, that an arrangement could be worked out in co-operation with the Naval College on the East Coast?

Capt. Fournier: I do not know how the Naval people would feel about that. This is just a suggestion I am making, and I am sure the Department has thought about it too.

[*Interprétation*]

aurait vraiment trop de problèmes. Non pas que je n'aimerais pas amener ma femme dans l'Arctique moi aussi, pour un petit voyage.

Le président: Monsieur Borrie.

M. Borrie: Merci beaucoup, monsieur le président. Dois-je comprendre, monsieur le capitaine, qu'il n'y a pas du tout de collège de marine?

M. Fournier: Il y a un collège pour les gardes-côtes, pour la formation d'officiers; notre collège de gardes-côtes forme des officiers.

M. Borrie: Pourrait-on l'adapter facilement à la formation de marins valables?

M. Fournier: C'est ce que je voulais dire tout à l'heure.

M. Borrie: Lorsque vous avez dit que vous voudriez voir constituer une sorte de centre de formation permanent, est-ce à cela que vous pensiez? Voudriez-vous utiliser ce collège pour former d'avantage certains éléments de la main-d'œuvre que vous avez déjà, de manière à ce que ces personnes puissent assumer d'autres fonctions à bord, et de manière aussi à former davantage de futurs officiers pour vos services de gardes-côtes?

M. Fournier: Oui; si un homme se présente à nous qui n'est jamais monté à bord d'un navire, il ne sait pas du tout ce qu'est la vie à bord d'un navire. Il se présente aux services de main-d'œuvre; on lui donne un poste à bord d'un navire de gardes-côtes. Il ne sait pas ce que cela veut dire. Il peut rester deux semaines et même un mois, puis, après, se rendre compte qu'il n'aime pas ce genre de travail et désire rentrer chez lui. Alors, il s'en va. Mais si on l'envoyait dans un collège, si on le formait pendant un ou deux mois et si on lui disait à quoi il doit s'attendre, une fois qu'il sera à bord du navire, dans ce cas-là, il pourra savoir à l'avance ce qui l'attend, et si cela lui plaît, il restera. Si cela ne lui plaît pas, il peut abandonner avant d'être à bord du navire et non pas vouloir partir au milieu d'un voyage.

Quelquefois, nous engageons des hommes juste avant de partir pour l'Arctique; la première chose qui se passe, c'est que ces hommes ne sont pas bien dans leur élément et ne se plaisent pas à bord du navire; ils veulent rentrer chez eux et ne sont pas très utiles à bord du navire; mais que pouvons-nous faire? On ne peut pas les renvoyer par avion et en faire venir d'autres; cela serait bien trop coûteux.

M. Borrie: Est-ce que les installations dont vous disposez dans ce collège sont suffisantes pour assurer la formation de la main-d'œuvre que vous préconisez?

Capt. Fournier: Non, pas à l'heure actuelle. Il faudrait modifier nos programmes.

M. Borrie: Y aurait-il possibilité, si les installations ne sont pas encore excellentes d'en arriver à une certaine coopération avec le Collège de la Marine de la Côte Est?

Capt. Fournier: Je ne sais pas ce que les gens de la Marine en penseraient. C'est tout simplement une suggestion que je faisais. Le Ministère y a certainement déjà pensé.

[*Text*]

Mr. Borrie: I have just one more question, Captain Fournier, that moves on to a different subject, and that is Search and Rescue. Has the ice-breaker service of the Coast Guard Service performed many acts in this way for Search and Rescue?

Capt. Fournier: No, not too often, but we are always on standby; it is just because there has been no catastrophe around where we were, because we are prepared to answer any call.

Mr. Borrie: Thank you.

The Chairman: Before proceeding with further questions to Captain Fournier, I wonder if we could deal with some orders of business. I would like to read the last subcommittee report.

(*See Minutes of Proceedings*)

The Chairman: Concerning Recommendation 2, the Chairman, I can report, has prepared such a draft. It is not really in a form fit to be submitted yet to members of the Committee, but I am hoping that I will have this in some kind of draft form within the next week or two at the most.

Concerning Recommendation 3, I have spoken to the Chairman of the Environmental Pollution Committee about this and he certainly did not indicate that he would have any objection, nor did he think his Committee would have any objection to this Committee's studying the question of the effects of an oil pipe line in the North, if we so decide.

Concerning Recommendation 4, the suggestion that the housing program for Indians be considered, the steering committee felt that this matter should be considered when the Estimates are before the Committee.

Concerning Recommendation 5, the same response from the steering committee on the suggestion made that we consider the participation of Indians in a future hydro electric power development in the James Bay area of Quebec. This is a matter that could best be raised when the Estimates are before the Committee.

Concerning Recommendation 6, the steering committee really delayed a decision on that by stating it was felt that this question of dividing into subcommittees will be considered only when a particular problem arose that appeared to be handled best by such a splitting up.

Concerning Recommendation 7, we do have the Annual Report referred to us. This allows us to look into the Wood Buffalo National Park problem. We have also the former Annual Report under which we considered the Wood Buffalo National Park, the evidence that was taken under this Report referred to us, and we can look at this matter again. I understand, Mr. Yewchuk, you wish to say something about that.

• 1205

Mr. Yewchuk: I think we should try to get the Minister, Mr. Chrétien, before the Committee to present the feder-

[*Interpretation*]

M. Borrie: Une dernière question, capitaine Fournier. Je voudrais aborder un sujet différent, celui du sauvetage et des recherches. Est-ce que le service de brise-glace des gardes-côtes a accompli de nombreux actes de sauvetage ou participé à des recherches?

Capt. Fournier: Non, pas très souvent. Mais nous sommes toujours sur le qui vive; nous n'avons pas eu de catastrophe dans la région où nous travaillons; mais nous sommes prêts à répondre à n'importe quel appel.

M. Borrie: Merci.

Le président: Avant de continuer avec d'autres questions au Capitaine Fournier, je pense que nous pourrions peut-être nous occuper un peu de nos affaires courantes. J'aimerais vous lire le rapport de notre dernier sous-comité.

(*Voir les Procès-verbaux*)

Le président: Au sujet de cette deuxième recommandation, je puis vous dire que le président a préparé ce projet de rapport. Il n'est pas encore bien au point et ne peut donc pas être soumis aux membres du Comité, mais nous pensons pouvoir le faire d'ici la semaine prochaine ou peut-être dans deux semaines.

Au sujet de la recommandation n° 3, j'ai parlé au président du comité de la pollution de l'environnement il ne nous a pas fait savoir qu'il avait des objections à ce sujet. Il ne pensait pas non plus que ce Comité aurait quelque objection à faire l'étude de cette question: les conséquences possibles de la construction, dans les régions du Nord d'un pipeline destiné au pétrole, si toutefois nous décidons de le faire.

Ensuite au sujet de la quatrième recommandation, relative à l'étude des programmes de logement pour les Indiens, le Comité de direction a pensé que cette question devrait être étudiée lorsque des projets budgétaires seront présentés au Comité.

La même réponse a été donnée par le comité de direction au sujet de la recommandation n° 5, selon laquelle on nous demandait d'envisager la participation des Indiens dans un projet futur de développement hydro-électrique dans la région de la Baie St. Jacques, au Québec. Cette question pourra également être débattue lors de la présentation au Comité, des prévisions budgétaires.

Quant à la recommandation n° 6, le Comité de direction n'a pas encore fait connaître sa décision à son sujet; mais il a dit que cette proposition de diviser en sous-comités ne serait considérée que lorsque des problèmes particuliers se présenteraient, et qu'il semblerait que cela soit alors la meilleure méthode à adopter.

Au sujet de la recommandation N° 7, le rapport en question nous a été soumis. Cela nous permet de nous pencher sur les problèmes qui se posent au Parc National de Wood-Buffalo. Nous avons également reçu le rapport annuel précédent qui concernait ce même parc, ainsi que les témoignages qui l'accompagnaient. Je pense que M. Yewchuck veut dire quelque chose à ce sujet.

M. Yewchuk: Je pense qu'il faudrait essayer d'obtenir que le ministre, M. Chrétien, se présente devant ce

[*Texte*]

al government's point of view, and the reason why it has been a year now since the provinces came up before us to record their point of view. In dealing with Buffalo Park in general, any time questions are placed to either government, the answer is always well, we are renegotiating the boundaries and no action can be taken until this is settled.

In the meantime, there is no action being taken to settle it. So I think it is very important that we try to get Mr. Chrétien before the Committee as soon as possible so we can at least get the two together to decide whether in effect they really want to change the boundaries and if so, to go ahead and do so.

The Chairman: I will undertake to talk to Mr. Chrétien.

Mr. Yewchuk: There is one other thing I wanted to bring up, Mr. Chairman, and that is, did you notify any members of our party when the steering committee was taking place? I do not recall getting any notice of it.

The Chairman: Yes, Mr. Nielsen was aware of it, and we indicated to him the topics that were to be considered.

Mr. Yewchuck: All right. Can we set a date for when the Minister will appear, or do you have to talk to him first?

The Chairman: I will talk to him, and I would hope that we could arrange to have him here fairly quickly.

Mr. Yewchuk: Next week or something like that?

The Chairman: I will talk to him.

Are there any other items of business which Members wish to raise? If not, I would like to ask for the concurrence of the Committee in the steering committee report. Is it agreed?

Mr. Borrie: The only question that I wanted to ask, Mr. Chairman, was that was any consideration given, or will you be giving future consideration, to the White Paper policy on Indian Affairs?

Mr. Yewchuk: Or the red paper for that matter.

The Chairman: In the consensus and discussions we have had on this in the steering committtee, the consensus has been that we should wait until the Indian people of Canada ask us to consider these matters. We are open to discussion on this, open to other suggestions on this, but this has really been the position we have adopted up to now, that if the National Indian Brotherhood, if provincial associations want to make representations on the government's policy declaration of June 1969, then we will certainly hear them. But so far, I think there has been a great deal of preparation for such a representation by the Indian people. But they have not yet indicated to us that they are ready to make this representation, and I think we should wait for it. This is the position the steering committee has taken.

Mr. Borrie: Yes, we have had one presentation, and that was the one from Manitoba, I believe, was it not? Or Alberta, pardon me.

[*Interprétation*]

Comité pour exposer le point de vue du gouvernement fédéral et la raison pour laquelle un an s'est passé déjà depuis que les provinces ont exposé leur point de vue devant nous. Lorsque l'on a parlé de Buffalo Park en général et qu'on pose des questions à n'importe lequel des gouvernements, la réponse est toujours: «oui, nous sommes en train de négocier des frontières et rien ne peut être fait avant que ce problème ne soit réglé.»

Pendant ce temps, rien n'est fait pour le régler. Je pense donc qu'il est très important que nous essayions de faire venir M. Chrétien devant ce Comité aussitôt que possible afin que nous puissions enfin avoir les deux ensemble pour décider s'ils veulent vraiment changer les frontières et, dans ce cas, qu'ils puissent le faire.

Le président: J'en parlerai à M. Chrétien.

M. Yewchuk: Il y a une autre chose que je voulais dire, monsieur le président: avez-vous dit à un membre quelconque de notre parti quand le comité directeur se réunirait? Je ne me souviens pas d'en avoir été averti.

Le président: Oui, M. Nielsen a été averti et nous lui avons indiqué des sujets qui seraient traités.

M. Yewchuk: Très bien. Pouvons-nous déjà fixer une date pour l'apparition du ministre ou devez-vous d'abord lui en parler?

Le président: Je lui en parlerai et j'espère que nous pourrons arranger cela pour bientôt.

M. Yewchuk: La semaine prochaine?

Le président: Je lui en parlerai.

Y a-t-il d'autres points que les députés voudraient apporter? Sinon je demanderai que le Comité approuve le rapport du Comité de direction. Est-il approuvé?

M. Borrie: La question que je voulais poser, monsieur le président, était la suivante: Avez-vous accordé de l'importance ou allez-vous en accorder à la politique définie par le Livre blanc sur les affaires indiennes?

M. Yewchuk: On pourrait dire le Livre rouge.

Le président: Lors des discussions que nous avons à ce sujet au sein du comité de direction, nous sommes tombés d'accord qu'il nous faudrait attendre jusqu'à ce que les Indiens du Canada nous demandent d'examiner ces problèmes. Nous sommes prêts à discuter sur ce sujet, nous sommes ouverts à toutes les suggestions, mais la position que nous avons adoptée jusqu'à présent est la suivante: si la fraternité indienne nationale et les associations provinciales veulent parler de la déclaration d'intention politique du gouvernement de juin 1969, nous accepterons sûrement de les entendre. Jusqu'a présent les Indiens sont bien prêts à intervenir mais ils ne nous ont pas encore fait savoir qu'ils étaient prêts à en discuter et je pense que nous devrions attendre qu'ils nous le fassent savoir. Voilà la position qu'a prise le comité de direction.

M. Borrie: Si quelqu'un s'est déjà manifesté je crois que c'était le Manitoba ou peut-être l'Alberta, je ne sais plus.

[*Text*]

The Chairman: Alberta.

I would also like your permission to table some correspondence we have received from the various groups interested in Bill C-187. I will describe the ones we have listed here:

Telex from the Managing Director of the Mining Association of B.C. dated December 22, 1970; a letter from the President of the Yukon Chamber of Mines dated December 14, 1970, on the appearance of the Committee in Whitehorse on Bill C-187; and a letter from the Vice-President of the Yukon Electrical Company dated December 8, 1971, re appearance before the Committee on Bill C-193, an Act to amend the Northern Canada Power Commission Act.

We have also received some other correspondence which I may or may not have passed along to you. But there will be more items to be tabled. We have been getting a fair volume of correspondence re Bill C-187 and I will undertake to circulate copies of the correspondence we have received to members of the Committee through the Clerk. Is it agreed that we table this correspondence?

• 1210

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Are there further questions for Captain Fournier? Mr. Barnett.

Mr. Barnett: I would like to ask, coming back to this question of the provision of trained manpower, if you get any elements of your crew who have worked on other vessles in the federal service, either with D.O.T. or Fisheries. I wonder whether the other shipping operations of the government departments where people have acquired some experience in general service are a recruiting ground for the more specialized work, for the icebreaking service? This really comes back to your suggestion or the question that has developed on the question of training of manpower.

Captain Fournier: Our men have been in practically all the service. They are older seamen and officers who have been transferred back and forth on the ships. Most of them on the *St. Laurent* have come from the other freighter ships. We transfer and we train them ourselves, too. They go back and forth on the ships and some of them want to transfer on a ship that is at their home base, then he gets some expperience in body work and we have all that, but I am talking about the new recruits coming in because some of them are gone, some of them are pensioned and some of them are becoming officers and so the recruiting we are doing. If we had some kind of a manning pool to go and pick when we want the latest addition because you cannot strip one ship for the other. You have to leave a certain amount there who are experienced. At the moment we are training new ones on the ships, but if they were trained on a shore establishment, just the fact that if they want to be a seaman they know the rules and they know what they will be up against when they get on the ship. If they did not like it they would not even get to the ship. They would just go back to a shore job.

[*Interpretation*]

Le président: L'Alberta.

Je voudrais aussi vous demander la permission de présenter quelques lettres que nous avons reçues des différents groupes intéressés par le bill C-187. Je vais vous les énumérer:

Un telex de l'administrateur de la *Mining Association* de la Colombie-Britannique daté du 22 décembre 1970; une lettre du président de la *Yukon Chamber of Mines* datée du 14 décembre 1970 sur la présence à Whitehorse du comité sur le bill C-187; et une lettre du vice-président de la *Yukon Electrical Company* datée du 8 décembre 1970 concernant la présentation devant ce comité du bill C-193, loi amendant la loi sur la commission d'énergie du Nord canadien.

Nous avons reçu également d'autres lettres que je vous ai peut-être déjà communiquées. Mais il y aura encore d'autres documents à déposer. Nous recevons énormément de documentation, par courrier, au sujet du Bill C-187 et j'aimerais que notre greffier fasse parvenir des exemplaires de toutes ces lettres et de tous ces documents aux divers membres du comité. Est-ce que tout le monde est d'accord pour que l'on dépose ces documents, toutes ces lettres que j'ai mentionnées?

Des voix: D'accord.

Le président: Y a-t-il d'autres questions pour le capitaine Fournier? Monsieur Barnett.

M. Barnett: Pour en revenir au sujet de la formation de la main-d'œuvre, certains des éléments de vos équipages ont-ils déjà travaillé sur d'autres navires au service du gouvernement fédéral, dans les pêcheries ou pour le ministère des Transports? Je me demande si les autres services navals des ministères fédéraux, ceux qui permettent à certaines personnes d'acquérir de l'expérience dans des services d'ordre général, constituent un bon terrain pour le recrutement des gens plus spécialisés, destinés à travailler sur les brise-glace par exemple. Cela ramène à votre suggestion concernant la formation de la main-d'œuvre.

M. Fournier: Les membres de notre équipage ont déjà accompli du service dans divers domaines. Ce sont d'anciens marins et officiers qui ont été transférés d'un navire à un autre. La plupart d'entre ceux du Saint-Laurent viennent d'autres navires marchands. Nous les envoyons d'un navire à un autre pour leur formation. Ils le demandent également eux-mêmes. Certains d'entre eux désirent être mutés sur d'autres navires de manière à acquérir de l'expérience dans des domaines plus variés ou à se rapprocher de la ville où vit leur famille. Mais je parle, moi, des nouvelles recrues qui nous arrivent. Nous recrutons des nouveaux pour remplir les postes de ceux qui sont partis, sont mis en retraite ou sont devenus officiers. Si l'on pouvait avoir une sorte de pool central où nous pourrions aller chercher des gens quand nous en avons besoin, cela serait extrêmement intéressant parce qu'on ne peut pas démunir un navire pour en armer un autre. Il faut laisser à bord des gens ayant de l'expérience. Pour l'instant nous essayons de former de nouveaux membres d'équipage sur les navires, mais si on pouvait les former dans des établissements installés à terre, cela serait préférable. Ils connaîtraient les règlements. Ils connaîtraient

[*Texte*]

Mr. Barnett: It comes to my mind because D.O.T. does really have some quite extensive plans for manpower training in some other areas of its operations where they take people who make a decision to go into this as a career, at least for a period. I am thinking of the operation of some of the electronic communications stations where I know of a number of young men from my own area who have applied for and have gone into a period of training where they have been actually paid a minimal salalry during this training period that was fairly extensive and then have been assigned to a position.

Captain Fournier: Oh, yes, well certainly, sir...

Mr. Barnett: It would not be unprecedented to have this kind of a program in the area of operation, but what I was wondering was whether a plan as you envisage it could provide the training that would fit into the operation of the lighthouse tender service, the areas of the coastguard service, which are not involved in the icebreaking, and whether such a training program, in your opinion, could be one which would help to supply all branches of the marine service afloat with this manpower pool. Would it have to be a specialized kind of training program that would narrow itself down only to the recruitment required to man the icebreaker service itself?

• 1215

Capt. Fournier: What I was talking about was the recruiting for the lower deck, seamen and technicians, not technicians actually because we get the radio technicians from the vocational schools in the provinces. A young fellow goes into electronics and then he joins the service as an electrician or a radio operator. We get those people from different places, but we do not train them on the ship. I am talking about seamen and oilers, and firemen in the engine room. We give them an idea what they are getting into by going to sea, joining the coast guard.

Mr. Barnett: Do you draw any of your recruits from people who had experience in the fishing industry? At least on the West Coast, there are some schools which offer courses in basic seamanship designed primarily for fishermen. I do not know whether this is true on the Atlantic Coast or not. I wonder if possibly something could be done under the vocational training program possibly through Manpower where existing training schools, other than those directly operated in some specialized field by the federal government, could be utilized. In other words, could the system of purchasing space for recruits in existing training schools be a partial or a complete solution to the problem as you see it?

Capt. Fournier: If we need some new recruits in the coast guard we call on Manpower. They send us the men.

[*Interprétation*]

les règles des opérations. Ils sauraient à quoi s'attendre une fois qu'ils seraient sur le navire, et si cela ne leur plaisait pas, et bien, tout simplement, ils ne viendraient pas à bord des navires. Ils accepteraient un poste à terre.

M. Barnett: Le ministère des Transports a des programmes assez vastes pour le recrutement de personnel dans d'autres domaines. Ils engagent des gens qui choisissent ce genre de carrière, du moins pour un certain temps. Je pense par exemple à certaines stations de télécommunications; je connais personnellement un très grand nombre de jeunes gens, de ma propre région, qui ont décidé de faire une demande et qui sont rentrés dans ce genre de service. On leur paye un salaire minimum au cours de leur période de formation qui est assez longue, et ensuite on les nomme à un poste.

M. Fournier: Certainement monsieur.

M. Barnett: Il ne serait pas impossible d'en arriver à ce genre de programme pour les services que vous dirigez. Mais, est-ce que cela pourrait permettre de donner une formation valable aux personnes qui travaillent, par exemple, dans les phares, ou dans les services de garde-côtes et qui ne sont pas concernés par les services de brise-glace? Est-ce qu'un tel programme de formation pourrait, à votre avis, aider à fournir des hommes dans tous les genres de services de la marine ou bien est-ce qu'il faudrait avoir un programme de formation spécialisé qui se limiterait au recrutement de personnel destiné à s'occuper uniquement des brise-glace?

M. Fournier: Personnellement, je parlais uniquement de recrutement des marins et des techniciens, peut-être pas même des vrais techniciens puisque nos radiotechniciens nous viennent de certaines écoles des provinces. Des jeunes gens sont intéressés par l'électronique; ils entrent dans l'armée comme électricien ou comme opérateur-radio. Nous engageons ces gens-là de sources diverses, mais ils ne sont pas formés sur les navires. Je parle des marins eux-mêmes et des pompiers de la salle des machines. Il faudrait pouvoir leur donner une idée de ce qui les attend une fois en mer, sur le navire, au service des garde-côtes.

M. Barnett: Est-ce que certaines de vos recrues ont déjà acquis de l'expérience sur des navires de pêche? Sur la côte ouest, par exemple, il y a des écoles qui prévoient des cours pour la formation des pêcheurs. Je ne sais pas si la même chose existe sur la côte Atlantique. Je me demande si l'on pourrait faire quelque chose dans le cadre des programmes de formation ou par l'intermédiaire des centres de main-d'œuvre et utiliser certaines écoles de formation qui existent déjà, autres que celles qui sont déjà dirigées par le gouvernement fédéral lui-même et qui sont destinées à former du personnel bien spécialisé. En d'autres termes, pourrait-on placer vos recrues dans les écoles qui existent à l'heure actuelle? Est-ce que cela permettrait de donner une solution partielle ou globale à ce problème?

M. Fournier: Si nous avons besoin de nouvelles recrues pour les garde-côtes, nous faisons appel aux services de

[*Text*]

We tell them that we want. If we want a seaman and if they have a seaman there or somebody who would fill our needs, they would send him. Mostly we get young fellows that have no training.

Mr. Barnett: I have a feeling that as far as Manpower is concerned they regard this as a matter of supplying unskilled men.

Capt. Fournier: Unskilled men.

Mr. Barnett: Unskilled men.

Capt. Fournier: That is what we are up against, the unskilled personnel. The new recruits coming in for seamen have no idea why they are coming on the ship.

The Chairman: May I ask a supplementary to Mr. Barnett's?

Mr. Barnett: Yes.

The Chairman: Has no effort been made by Manpower, Captain, for example, to survey the Manpower resources available from the Gaspé area, the Maritime areas of Quebec, the Maritime Provinces, Nova Scotia and Newfoundland especially. Surely they could supply all kinds of young men with fishing boat experience who would be the ideal types. Does Manpower not attempt to do this at all for you people?

Capt. Fournier: I do not know what their attempt is. As far as I am concerned I do not call Manpower, I call our Personnel Officer and he calls, in turn, Manpower and tells them that we want such and such a man.

Mr. St. Pierre: It certainly sounds like an extremely unsatisfactory situation.

Capt. Fournier: We do not get the best results. No, it is not the best situation. That is why I mentioned it here.

Mr. St. Pierre: In fact, I am surprised, Mr. Chairman, that it should be done in such a haphazard manner. It is not really a recruitment at all.

Captain Fournier: He is a few days on the ship and then he turns around and he leaves, then he has to have a reason why he left that ship. He has come in with all kinds of tales, the Coast Guard is not fit to be in and this and that. Well, he is not prepared to accept this situation, you see.

The Chairman: It would, undoubtedly at least give you a better percentage of success if the men you receive through Manpower were the sons of fishing families or families close by the sea?

Captain Fournier: Oh, well, it would certainly help if they sent us some young people who are interested in going to sea.

[*Interpretation*]

main-d'œuvre. Ils nous envoient les gens dont nous avons besoin. Nous leur disons que nous voulons un marin; s'ils en ont un, eh bien, ils nous l'envoient. Si c'est quelqu'un qui peut répondre à nos besoins, ils nous l'envoient. Mais la plupart des gens que nous obtenons ainsi, sont des jeunes gens qui n'ont aucune formation.

M. Barnett: En ce qui concerne les centres de main-d'œuvre, il me semble qu'on ne vous fournit que du personnel non qualifié.

M. Fournier: On vous fournit des personnes non qualifiées.

M. Barnett: C'est cela.

M. Fournier: C'est ce contre quoi nous nous élevons, tous ces gens non qualifiés; les nouvelles recrues qui nous arrivent pour être marins n'ont aucune idée de ce qui les attend à bord d'un navire.

Le président: Une question supplémentaire à la suite des questions de M. Barnett.

M. Barnett: Oui.

Le président: Les centres de main-d'œuvre font-ils des efforts, capitaine, par exemple, pour fouiller dans les ressources disponibles en main-d'œuvre dans les régions maritimes du Québec, en Gaspésie, dans les provinces Maritimes, en Nouvelle-Écosse, à Terre-Neuve? Dans ces régions-là, on peut certainement trouver toutes sortes de jeunes gens qui ont acquis de l'expérience dans la pêche déjà et qui constitueraient pour vous les personnes idéales. Est-ce que les centres de main-d'œuvre ne font pas ces efforts?

M. Fournier: Je ne sais pas s'ils font des efforts. Tout ce que je sais c'est que nous faisons appel à eux, nos agents du personnel le font. Personnellement, je ne le fais pas directement; c'est mon agent du personnel qui le fait. Il s'adresse aux centres de main-d'œuvre. Il leur dit que nous désirons telle ou telle personne.

M. St. Pierre: Il semble que la situation est extrêmement peu satisfaisante.

M. Fournier: Nous n'obtenons pas d'excellents résultats. Non, la situation n'est certainement pas la meilleure, c'est pour ça que je le signale ici.

M. St.-Pierre: Je suis extrêmement surpris, monsieur le président que cela soit fait de façon aussi peu sérieuse. Il ne s'agit pas là d'un véritable recrutement.

M. Fournier: Ces gens arrivent à bord des navires, ne s'y plaisent pas, et s'en vont. Ils vont ensuite raconter toutes sortes d'histoires: que les garde-côte ne sont pas valables, etc.... En fait, ces gens-là ne sont tout simplement pas préparés à accepter la situation qui les attend.

Le président: Cela pourrait du moins vous donner un meilleur pourcentage de succès si les hommes que vous receviez étaient, par exemple, des enfants de famille de pêcheurs ou de personnes vivant au bord de la mer?

M. Fournier: Évidemment, cela améliorerait la situation si l'on pouvait nous envoyer des jeunes gens intéressés par la vie en mer.

[*Texte*]

Mr. St. Pierre: I have just one more question, Mr. Chairman. Is there a fair percentage of your peoople, officers and men, who actually like going up to the Arctic or is the Arctic service the tough service and it is a period in the salt-mines and you are sorry to go in and glad to get out?

Capt. Fournier: So far our officers know what they up against, they are seamen and they have been trained at sea and they know. We have no problem at all with the officers. The problem is with the seamen and the oilers and the recruits, the new recruits, you know, for the lower deck.

Mr. St. Pierre: I was really asking if there are people who actually enjoy the Arctic service, and would prefer it to service in the South?

Capt. Fournier: Yes. Some of them do not, they do not fit into the North. They do not like to go up North. Maybe it is the wife that does not want to be alone. Maybe they have many children and the wife cannot cope by herself. If he is an officer, we try to accommodate this type of man on a ship that does not go for a long period. With the officers we have no problem, they accept it pretty well because they are men who have a long career at sea. It is the seamen and the lower deck that are the problem.

Mr. St. Pierre: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. St. Pierre. Are there any further questions? Captain Fournier, do you feel that icebreakers of the St. Laurent category are adequate to maintain service into the Arctic Islands for a longer period than is presently the case, let us say, 6 months instead of the present 3 months? Could you stretch it a bit or are we pretty well working at capacity now?

Capt. Fournier: In the Arctic right now we are working at capacity. October is the limit for the class of icebreakers we have now.

The Chairman: You were alongside helping the *Manhattan* through the Northwest Passage, what is your feeling about the possibility of utilizing ice-strengthened vessels of the nature of the *Manhattan* at least in the Arctic Islands, if not to traverse all the way through to the Western Arctic?

Captain Fournier: Well, the Manhattan has proven that it is feasible to carry fuel or bulk material in ships through the Arctic Islands to the Arctic.

The Chairman: Are you convinced that if such a commercial operation were to start in the North, using ice-strengthened vessels of the nature of the *Manhattan* this would require an icebreaker complement for difficult situations?

[*Interprétation*]

M. Saint-Pierre: Une dernière question, monsieur le président. Y a-t-il un certain pourcentage de vos équipages, à la fois vos hommes et vos officiers, qui aime aller en Arctique ou bien est-ce que le service de l'Arctique est un service à part dont on a hâte de s'échapper?

M. Fournier: Nos officiers savent ce qui les attend; ils ont été marins chez nous d'abord, ils ont eu une formation de marin; nous n'avons aucun problème avec eux. Les problèmes que nous avons nous sont causés par les marins, les nouvelles recrues.

M. Saint-Pierre: Je voulais simplement demander si certaines personnes se plaisent vraiment dans vos services de l'Arctique ou si elles préféreraient travailler dans des régions plus au sud?

M. Fournier: Mais certainement. Certaines personnes n'aiment pas aller dans le nord. Par exemple, parce que leur femme n'est pas contente de rester toute seule; ils ont peut-être aussi beaucoup d'enfants, et la femme ne peut pas arriver à se débrouiller toute seule. S'il s'agit d'un officier, nous allons essayer de l'envoyer sur un navire qui ne part pas pour de longs voyages. Avec les officiers, nous n'avons guère de problèmes. Ce sont des gens qui ont déjà une longue carrière derrière eux, qui sont en mer depuis longtemps. Ils ont d'abord été marins et ils savent ce que c'est. Ce sont nos marins qui nous causent des ennuis.

M. Saint-Pierre: Merci.

Le président: Merci, monsieur Saint-Pierre. Y a-t-il d'autres questions? Capitaine Fournier, pensez-vous que les brise-glace du genre du *St-Laurent* sont valables et peuvent suffire à assurer le service dans les îles de l'Arctique pour une période plus longue que la période actuelle, par exemple pour six mois au lieu de trois, comme c'est le cas? Pourriez-vous travailler plus longtemps, ou travaillez-vous déjà à temps plein et au maximum de vos possibilités à l'heure actuelle?

M. Fournier: Dans l'Arctique, à l'heure actuelle, nous travaillons au maximum de nos possibilités. Le mois d'octobre est vraiment la limite pour le genre de brise-glace que nous avons à l'heure actuelle.

Le président: Vous avez aidé le *Manhattan* à se frayer un passage au Nord-Ouest. Que pensez-vous de l'utilisation de certains navires renforcés contre les glaces, comme le *Manhattan* par exemple, du moins dans les îles de l'Arctique? Ils ne pourraient peut-être pas faire toute la traversée et aller jusqu'au bout, jusqu'à l'Arctique Ouest.

M. Fournier: Le *Manhattan* a bien prouvé que cela était tout à fait faisable, que l'on pouvait transporter du mazout ou des matériaux pesants, par navire, des îles de l'Arctique à l'Arctique lui-même.

Le président: Pensez-vous que si de telles opérations d'ordre commercial commençaient dans le Nord et que l'on utilisait des navires renforcés contre les glaces du genre du *Manhattan,* cela exigerait l'accompagnement par un brise-glace pour faire face aux situations délicates?

[*Text*]

• 1225

Captain Fournier: Yes, I think so because in the first place the *Manhattan* was not the type of ship, she was just a testing vehicle but from that they found out what type of ship they will need to carry on in the Arctic with merchant ships or tankers or small carriers, but if that comes into effect, they will need icebreaker support. I am not saying that they will need escort all the time but they will need icebreaker support in the strategic points, you know, where the ice is at its worst.

The Chairman: Mr. Cadieu.

Mr. Cadieu: I was just wondering if Captain Fournier could give us his opinion on this. I have always heard about wanting to lengthen the season into the Port of Churchill. What would his opinion be of the attitude of the insurance companies? We would like a longer season, but what does he think the possibilities are for icebreakers?

Captain Fournier: I think, sir, the possibilities are very small in lengthening unless they build some powerful grain carriers because you have seen yourself last fall—the *St. Laurent* is 27,000 horsepower and at the time of the year in December when we were in the Arctic on the way out, she was at her limit. Had she stayed any longer or a merchant ship of that class stayed any longer, one would be running the risk of staying there for the winter.

The Chairman: This was in December.

Captain Fournier: In December and as for escorting at that time of the year, the track was open about five cables behind or half a mile behind the ship at times. At the best time the track stayed open about five cables. Even five cables, there is no way a ship that has not got as much power as the *St. Laurent* will follow, because the minute that track closes it is worse than having no escort because you build a ridge there. The ice you have broken forms a ridge in the centre. The possibility for Churchill to lengthen the season is very slim because the geographical position of the harbour is such that she is open to the Northeast wind and the prevailing wind in the fall is North and Northeast so you have the pack there, the ice rafted there and the pressure.

Mr. Cadieu: There have been many years though that they could have had longer seasons but of course they did not have any control over just when it was going to close and that is what makes it difficult for the shipping.

Captain Fournier: That is the difficulty. You do not know what the year will be. In some years they could have shipped until November 1.

Mr. Cadieu: So the percentage of years they would have to have this extra equipment or icebreaking would be small. They could in other words, in the majority of years lengthen the season but they would have to have security if you say they would not want to have ships tied up there all winter. It would be a kind of costly experiment.

[*Interpretation*]

M. Fournier: Oui, je le pense. Tout d'abord, le *Manhattan* n'était pas le genre de navire qui convient. C'était tout simplement un navire destiné à faire une expérience. L'on a découvert à cette expérience quel genre de navire convenait le mieux pour voyager dans l'Arctique, navire marchand ou pétrolier, par exemple. Toutefois, si cela se réalise on aura besoin de brise-glace d'appui. Non pas vraiment pour les escorter tout le temps, mais pour fournir un appui aux points stratégiques, où la glace est très dure.

Le président: Monsieur Cadieu.

M. Cadieu: Je me demande si le Capitaine Fournier pourrait nous dire si l'on pourrait peut-être prolonger la saison du Port Churchill. Que pense-t-il de l'attitude des compagnies d'assurance? Nous voudrions prolonger la saison mais quelles sont les possibilités des brise-glace.

M. Fournier: Je pense, monsieur, que les possibilités sont extrêmement réduites, à moins de construire des navires pour transporter les céréales extrêment puissants.

L'automne dernier, en décembre, vous avez pu constater que le *St-Laurent*, un navire de 27,000 chevaux, ne pouvait plus continuer, c'était sa limite. Si ce navire ou un navire marchand du même type avait continué à travailler un peu plus longtemps, il aurait couru le risque d'être immobilisé pour l'hiver.

Le président: C'était en décembre.

M. Fournier: En ce qui concerne les escortes à cette époque de l'année, la voie était ouverte sur un demi-mille derrière le navire. Dans le meilleur des cas, cette voie n'était que de 5 câbles, ce qui ne permet pas de laisser le passage à des navires qui n'ont pas la même puissance que le «Saint-Laurent» car si ce chenal se ferme la glace forme une sorte de crête au centre et c'est encore pire que de ne pas avoir d'escorte. A Fort Churchill, les possibilités de prolonger la saison de navigation sont extrêmement réduites. La situation géographique du port est telle qu'il est ouvert au vent du nord-est et les vents dominants en automne soufflent du nord et du nord-est. Il y a donc la banquise, les icebergs et la pression.

M. Cadieu: Il y a plusieurs années, la saison aurait pu se prolonger mais on ne pouvait savoir jusqu'à quand. C'est ce qui complique la navigation.

M. Fournier: C'est là la difficulté que nous connaissons. On ne sait pas ce que va être la saison. Dans certaines années, on aurait pu continuer jusqu'au 1er novembre.

M. Cadieu: Aussi, le nombre d'années où il faudrait faire appel à un équipement supplémentaire pour briser la glace serait peu élevé. En d'autres termes, on pourrait peut-être prolonger la saison, mais il faudrait avoir des mesures de sécurité plus grandes pour ne pas immobiliser ces navires tout l'hiver. Il s'agirait d'une expérience onéreuse.

[*Texte*]

Captain Fournier: It would be a costly experiment and it would be only if it were not a powerful ship she would never follow an icebreaker. In the meantime the harbour in Churchill is another problem. The ice forms on the flats and then when it comes down into that little funnel with the current at four knots, you see, it is very dangerous to manoeuvre a ship there when there is ice around and the ice goes back and forth. They have a wide basin in the river and then the harbour is just a little mouth, a funnel and the current goes out at four knots there and when there is ice above you cannot keep a ship, you run all kinds of risks of going aground.

Mr. Cadieu: Thank you.

Mr. Barnett: It would not be feasible to think about modifications of the harbour?

• 1230

Capt. Fournier: It is feasible with the money. There is nothing impossible today.

Mr. Barnett: One can say it is feasible with the money, but is it engineeringly feasible to do something within any reasonable economics of money involved? This is really the question. I am trying to pin it down to that.

Capt. Fournier: It could be. We can dam and divert the river. Churchill has a small pool.

Mr. Barnett: I can remember some people asking me once about building a breakwater for fishing vessels in my constituency. On the surface it looked quite feasible, but when I finally got around to asking them how deep the water was, or where they thought the end of the breakwater would be—I think it was something like 600 feet. Well, it would be theoretically feasible to build that breakwater, but I just said you better forget it. I am not going to talk to them in Ottawa about that kind of proposition. Perhaps that puts my question in context, when I asked you whether it is feasible.

Capt. Fournier: It is probably feasible, but it would be quite expensive. I do not think the kind of shipping that they have in Churchill would warrant the expense. It would be all right if they found the oil at Churchill that they found at Prudhoe Bay.

Remember that those ships are going in light.

The Chairman: Captain Fournier, I wonder if you have any particular gripes to bring before the Committee. It is not too often, I imagine, that you get a chance to unload to members of Parliament. Now is the chance. Have you some things that you feel are not being done in the coast guard service or in the icebreaking service?

Capt. Fournier: No. The gripe that I had was the recruiting of the crew. We are doing very well in recruiting officers. We have good officers, but the recruiting of the crew could be improved.

The Chairman: Thank you very much.

If there are no further questions, I would like to express the thanks of all Committee members to you, Captain Fournier, for a very interesting and informative session.

[*Interprétation*]

M. Fournier: Cela serait une expérience très coûteuse. En outre, si les navires ne sont pas assez puissants, ils ne pourraient pas suivre un brise-glace. D'autre part le port Churchill soulève un autre problème, la glace se forme dans les bas-fonds et lorsqu'elle arrive au chenal, avec le courant de quatre nœuds, il est très dangereux d'y envoyer un navire parce que la glace subit des mouvements assez violents et rapides. Elle se jette dans la rivière et le port n'est qu'un tout petit chenal. Le courant est de quatre nœuds et lorsque la glace est en amont, on court le risque de couler si l'on s'aventure dans ces parages.

M. Cadieu: Je vous remercie.

M. Barnett: Pense-t-on à modifier le port? Serait-ce réalisable?

M. Fournier: Tout est réalisable avec de l'argent. On peut tout faire de nos jours.

M. Barnett: C'est réalisable avec de l'argent, mais je me demande si cela serait techniquement réalisable tout en restant rentable. Tout est là.

M. Fournier: On pourrait faire un barrage et détourner la rivière. Churchill a un petit bassin.

M. Barnett: Je me rappelle que dans ma circonscription, on m'a parlé de construire une jetée pour les bateaux de pêche. Cela paraissait réalisable à première vue, mais la profondeur de l'eau était de 600 pieds. Théoriquement c'était faisable, mais nous avons décidé d'oublier cette proposition. Je ne veux pas parler de ce genre de choses à Ottawa. Peut-être comprendrez-vous mieux quand je vous demande si cela est réalisable.

M. Fournier: Ce serait peut-être réalisable mais cela se révélerait très onéreux parce que pour le genre de navigation que nous avons à Churchill, cela entraînerait des frais bien trop importants. Cela irait si on trouvait du pétrole à Churchill comme à Prudhoe Bay.

N'oubliez pas que ces navires sont vides.

Le président: Je me demande si vous n'auriez pas des griefs à soumettre au Comité. Vous n'avez sûrement pas souvent l'occasion de parler à des députés. Saisissez celle-ci. Y a-t-il des choses qui ne vont pas chez les garde-côtes ou les brise-glaces?

M. Fournier: Le seul grief que j'ai concerne le recrutement de l'équipage. Les officiers sont très bons, on pourrait cependant améliorer la qualité des équipages.

Le président: Je vous remercie.

S'il n'y a plus d'autres questions, je voudrais vous exprimer, au nom de tout le Comité, nos remerciements pour votre brillant exposé.

[*Text*]

Captain Fournier: Thank you very much, Mr. Chairman. Thank you very much, gentlemen.

The Chairman: The meeting is adjourned.

[*Interpretation*]

M. Fourier: Je vous remercie. Je vous remercie, monsieur le président. Je vous remercie, messieurs les députés.

Le président: La séance est levée.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 3

Thursday, February 25, 1971

Chairman: Mr. Ian Watson

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 3

Le jeudi 25 février 1971

Président: M. Ian Watson

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Indian Affairs and Northern Development

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Affaires indiennes et du développement du Nord canadien

RESPECTING:

The subject-matter of Arctic icebreaker service

CONCERNANT:

La question relative au service de brise-glace dans l'Arctique

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

Third Session

Twenty-eighth Parliament, 1970-71

Troisième session de la

vingt-huitième législature, 1970-1971

23085—1

STANDING COMMITTEE ON INDIAN AFFAIRS AND NORTHERN DEVELOPMENT

Chairman: Mr. Ian Watson

Vice-Chairman: Mr. Paul St. Pierre

Messrs.

Barnett
Blouin
Borrie
Buchanan
Cadieu
Cullen
Deakon
Gundlock
Howard (*Skeena*)
Marchand (*Kamloops-Cariboo*)
Matte
McBride
Nielsen
Orange
Paproski
Rock
Simpson
Yewchuk—(20).

COMITÉ PERMANENT DES AFFAIRES INDIENNES ET DU DÉVELOPPEMENT DU NORD CANADIEN

Président: M. Ian Watson

Vice-président: M. Paul St. Pierre

Messieurs

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

J. H. Bennett

Clerk of the Committee

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente au siège d'Information Canada, Ottawa, Canada

ORDER OF REFERENCE

Wednesday, February 17, 1971

Ordered,—That Votes 1, 5, 10, L15, 20, 25, 30, L35, L40, L45, L50, L55, 60, 65 and 70 relating to the Department of Indian Affairs and Northern Development; and

Vote L75 relating to the Northern Canada Power Commission, be referred to the Standing Committee on Indian Affairs and Northern Development.

ATTEST:

ORDRE DE RENVOI

Le mercredi 17 février 1971

Il est ordonné,—Que les crédits 1, 5, 10, L15, 20, 25, 30, L35, L40, L45, L50, L55, 60, 65 et 70 ayant trait au ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien; et

Le crédit L75 ayant trait à la Commission d'énergie du Nord canadien soient renvoyés au comité permanent des affaires indiennes et du développement du Nord canadien.

ATTESTÉ:

Le greffier de la Chambre des communes

ALISTAIR FRASER

The Clerk of the House of Commons

MINUTES OF PROCEEDINGS

Thursday, February 25, 1971
(4)

[*Text*]

The Standing Committee on Indian Affairs and Northern Development met this day at 11.30 a.m., the Chairman, Mr. Watson, presiding.

Members present: Messrs. Barnett, Buchanan, Cadieu, Orange, Rock, Watson, Yewchuk.—(7)

Witness: Mr. John Gordon German, of the firm of German and Milne, Naval Architects, Montreal P.Q.

The Chairman introduced Mr. German who made a statement on the subject-matter of Arctic icebreaker service.

The witness was then questioned.

At 12:55 p.m., questioning concluded, the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

Le jeudi 25 février 1971
(4)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des affaires indiennes et du développement du nord canadien se réunit ce matin à 11 h 30 . Le président, M. Watson, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Barnett, Buchanan, Cadieu, Orange, Rock, Watson, Yewchuk—(7).

Témoin: M. John Gordon German, Société German and Milne, Architectes Navals, Montréal (Québec).

Le président présente M. German qui fait une déclaration sur la question du service de brise-glace dans l'Arctique.

Le témoin répond ensuite aux questions.

A 12 h 55 de l'après-midi, à la fin de la période des questions, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

J. H. Bennett

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, February 25, 1971.

• 1130

[*Texte*]

The Chairman: Gentlemen, I will call the meeting to order.

We are pleased to have with us this morning to further our inquiry into the subject matter of Arctic icebreaker service, Mr. John Gordon German of the naval architectural firm of German and Milne of Montreal. Mr. German has come to us on rather short notice and at some inconvenience because he has been moving all over the North American Continent in the last week or so.

Mr. German, I do not know whether you would like to start with a statement or allow us to start questions immediately, whichever you prefer.

Mr. John Gordon German (German and Milne, Montreal, P.Q.): Mr. Chairman, I think it would be just as well if you started right off with your questions because, apart from identifying myself, I am not too sure what area in any statement I made should be directed at.

The Chairman: Perhaps I should give you a bit of background about why the Committee is considering this subject. A number of members of the Committee felt, and convinced the remainder of the Committee, that it was important that we should be looking at our Arctic icebreaker service now before any commercial development vis-à-vis surface vessel transportation in the Arctic became a current issue.

It is the feeling of Committee members that if we are not prepared now to at least know where we are going in the Arctic icebreaker service, that the government may end up being in a position where it will not be able to make a decision as rapidly as should be the case, if and when a commercial development becomes essential or necessary.

We want to be a bit better prepared. We would like to know how prepared we are now and we feel that it is necessary that we look into this subject thoroughly at this stage so that we can advise the government as to whether it should take action now on making plans for Arctic icebreakers, should it start building Arctic icebreakers, immediately, should it wait, or should it not even start making plans. This is our initial thinking and we are trying to get deeper into the subject by calling witnesses like yourself.

Mr. German: Mr. Chairman, first of all, I think it is a very broad subject. The problem seems to start off with what over-all development is likely to take place or what commercial pressure would be brought to bear in developing the Arctic, in what seasons and in what locations. It is a very large place. The ice conditions are extremely different from one area to another. You get extremely heavy conditions in the Beaufort Sea or the North and Northwestern Arctic. You get less heavy conditions in the Eastern Arctic and in the southern part of the Eastern Arctic it is even milder. We have to, first of all, identify which areas are likely to be under pressure for development.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 25 février 1971

[*Interprétation*]

Le président: Messieurs, la séance est ouverte.

Nous sommes heureux d'avoir parmi nous M. John Gordon German qui vient d'une firme d'architectes maritimes de la ville de Montréal et qui nous renseignera sur les brise-glace. Nous avons invité M. German assez récemment, ce qui lui a causé quelques ennuis puisqu'il a parcouru tout le continent nord-américain au cours de cette semaine.

Monsieur German, aimeriez-vous faire une courte déclaration ou préféreriez-vous que nous posions des questions?

M. John Gordon German (Société German and Milne, Montréal, P.Q.): Monsieur le président, je souhaiterais que l'on procède dès maintenant à l'interrogatoire parce que ce seront vos questions qui m'inspireront.

Le président: Vous vous demandez peut-être la raison pour laquelle le Comité se penche sur cette question. A notre avis, il est fort important de faire une analyse du service de brise-glace dans l'Arctique avant que l'exploitation commerciale du transport des navires de surface ne se transforme en problème assez brûlant.

Si nous éludons cette question, le Comité estime que le gouvernement ne sera pas en mesure de prendre les décisions qui s'imposent aussi rapidement qu'il pourrait le faire quand l'exploitation commerciale deviendra essentielle ou nécessaire.

Nous voulons être compétents à ce sujet. Nous voulons évaluer nos connaissances et c'est grâce à une étude en profondeur que nous pourrons indiquer au gouvernement s'il lui est opportun de prendre des mesures et de faire des plans pour les brise-glace de l'Arctique. L'État pourra s'appuyer sur notre étude pour déterminer si oui ou non il doit commencer immédiatement à faire des plans ou s'il doit attendre une époque ultérieure. Voilà à quoi nous songeons quand nous invitons une personne de votre trempe à comparaître devant nous.

M. German: Monsieur le président, en premier lieu le sujet dont nous traitons aujourd'hui est extrêmement vaste. Il faut tenir compte de l'ensemble du développement et des pressions commerciales qui sont censées jouer dans le développement du nord canadien, compte tenu des saisons et des endroits. Comme chacun sait, il s'agit d'un endroit extrêmement vaste. Les conditions de la glace varient d'un endroit à l'autre. Il faut faire face à des conditions atmosphériques très sévères dans la mer Beaufort et dans le nord et le nord-ouest de l'Arctique. Les conditions sont moins rigoureuses dans l'Arctique oriental et au sud de cette région les conditions climatiques sont même plus favorables. Il faut donc identifier à

[*Text*]

• 1135

Assuming the over-all long-term policy is such that there would be development, then there is no way that we know of that the large quantities of ore, natural gas and oil can be removed from the Arctic, many places in the Arctic, at least, without ships. There are pipe line solutions in many cases but there are other areas where there are not pipe line solutions. If we do support or introduce an operation to remove these commodities by ship, there does not seem to be any prudence at all in allowing these systems to be put into operation without the necessary support for those ships. There has to be adequate charting. We have to know what the draft or water depth conditions are; whether there are any submerged pinnacles. We all know, of course, that *Hudson* on her voyage last summer discovered quite a number of uncharted pinnacles that rose from the bottom to within 50 feet or so of the surface. It will probably be several years before the entire Arctic can be charted. There may be areas under the Beaufort Sea where that will be impossible by surface ship. So there is a lot of that kind of research that has to be done.

We have to have more information on the ice conditions in the wintertime because many of these commercial operations, in order to be economic at all, will depend entirely on almost year-round operation; perhaps not 12 months but 8 or 10 months at least. So you are extending operating seasons, which so far have not been done.

We have icebreakers. We have *Louis St. Laurent,* which is one of the largest in the world—27,000 horsepower. It is exceeded at the present time only by the Russian nuclear icebreaker *Lenin* at 44,000, so we class this as a big icebreaker. Yet under the terms of her capability, she is actually only able to deal with ice which one would describe as summer ice or early autumn ice or all-year ice as far north perhaps only as Lancaster Sound, in the four- to five-feet thickness region. She would not be able to do very much in the way of support on a 12-month basis in heavier parts of the Arctic, north of the Northwest Passage or on the western part of it. The *John A. Macdonald* is smaller than the *Louis St. Laurent,* the d'*Iberville* and the *Labrador*—they are both smaller; they are all smaller. So we really do not have a fleet that is capable of supporting a large commerial operation on a year-round or approximate year-round basis.

To come to the question of lead time, it takes about four to five years to build a ship like the *Louis St. Laurent.* It takes about a year to design a ship like the *Louis St. Laurent.* If operations up there are extended into the 8- or 10-month bracket, we will not be talking about a ship like the *Louis St. Laurent.* It would have to be something of the order of 100,000 or 120,000 horsepower, some four to five times as large. You would run into a whole lot of manufacturing problems—the manufacturing of the propellers, for example; the shafting, the bearings, the whole machinery of a ship like that requires special treatment. It is not just an extension of previous designs; it is an extension into engineering problems that have not been crossed before. Although we are not at all worried that they are not at all feasible, there obviously is a greater time lag in designing a ship like that than

[*Interpretation*]

priori les régions qui vraisemblablement feront l'objet d'un développement assez précipité. Si nous songeons à une politique d'ensemble à long terme, il faut tenir compte du développement maritime au Grand Nord. On ne peut vraiment pas voir comment peuvent être transportées les grandes quantités de minerai, de mazout et de pétrole dans l'Arctique sans se servir des navires. Naturellement, les pipe-lines ont leur utilité, mais elles ne sont pas des solutions omnibus. Si nous approuvons le transport de ces carburants par bateaux, adopter ces systèmes sans tenir compte de l'importance des bateaux, ce serait faire preuve d'imprudence. Il doit y avoir une carte hydrographique intelligente. Il faut tenir compte de la profondeur de l'eau et de la possibilité des pinacles qui peuvent être submergés. Comme chacun le sait, le navire Hudson découvrait l'été dernier de nombreux pinacles qui n'avaient pas été tracés sur une carte et qui étaient à une profondeur de 50 pieds. Avant qu'on ne puisse faire une esquisse de l'ensemble de l'Arctique, il nous faudra bien plusieurs années. Les navires de surface ne pourront vraisemblablement pas naviguer la mer Beaufort. Vous voyez donc qu'il nous faut faire des recherches en profondeur pour ce qui est des conditions de l'Arctique.

Il nous faut connaître davantage les conditions de la glace d'hiver, car la rentabilité des exploitations commerciales dépend entièrement d'une opération qui se répartit sur toute l'année ou au moins sur dix mois. Vous voyez donc que l'on étend les saisons d'exploitation, ce qui n'avait pas été fait auparavant.

En fait de brise-glace, nous avons le Louis St-Laurent, qui, dit-on, est le plus large du monde entier. En effet, il a une puissance de 27,000 chevaux-vapeur. Il est surpassé l'heure actuelle uniquement par le brise-glace à énergie nucléaire Lenin dont la puissance est de 44,000 chevaux-vapeur. Malgré ces chiffres impressionnants, et du point de vue de sa capacité de rendement, ce navire ne peut s'attaquer à la glace d'été ou à la glace du début de l'automne, voire même à la glace que l'on trouve tout a long de l'année située à Lancaster Sound et dont l'épaisseur n'a que 4 ou 5 pieds. Ce brise-glace serait inefficace s'il devait œuvrer pendant 12 moins dans les régions plus denses de l'Arctique, par exemple au nord du passage Nord-Ouest ou dans la partie ouest de ce passage. Le *John A. Macdonald* est plus petit que le *Louis St-Laurent,* le d'*Iberville* et le *Labrador* manifestement, nous n'avons pas de flottille capable de se lancer dans une opération commerciale d'envergure pendant toute une année.

En ce qui concerne le temps de sonde, la construction d'un navire tel que le Louis St-Laurent oscille entre 4 et 5 années. Il faut d'abord en faire le plan, ce qui prend environ une année. Si les opérations navales s'étendent à dix mois par année, nous ne parlerons plus du Louis St-Laurent, car il nous faudra un brise-glace dont la puissance atteindra entre 100,000 et 120,000 chevaux-vapeur et il faudra que ces dimensions soient quatre fois celles du Louis St-Laurent. Les problèmes de fabrication seraient nombreux si on songe aux propulseurs; la transmission, le gisement ainsi que toute la machinerie du navire exige un traitement spécial. Il ne s'agit pas de la prolongation ou de l'extension des plans antérieurs; il

[*Texte*]

designing another *Louis St. Laurent*. Then, as far as building is concerned, you would have to attach a five- or six-year period on that. So I would think that you would have a lead time of at least seven years—six or seven years anyhow—in putting into service ships of that class. For smaller ones, even small icebreakers—we are calling small icebreakers now something of the size of the *Louis St. Laurent*—you would have to figure on four to five years for ships of that sort, too.

Then there are other services required in the North. For the benefit of commercial operations there is the question of terminals, which is a civil engineering problem, but I know that it is a problem. You have to concern yourself with meteorological advice. Services to these ships require ice information that has to be transmitted to them continuously. All of this kind of service, while it is already up there in part, has to be extended. This would take some years to do.

There is a question in my mind as to whether the commercial development of the North would be held up pending the supply of services to the North, or if the supply of services will be held up pending an indication from some on the commercial side that these services are required. I do not know if that answers your question, Mr. Chairman.

• 1140

The Chairman: It is a challenge for Mr. Barnett.

Mr. Barnett: Mr. Chairman, I think that the basic point of view expressed by Mr. German certainly coincides with views expressed to our Committee by Captain Fournier of the *St. Laurent*. He said when he was before us that in his view an icebreaker of the class of the *St. Laurent* is adequate for the present, but if you have any opening or any mineral work in the Arctic in the years to come, we are not adequate to handle it with our icebreakers.

In answer to a further question, he indicated that it could break about three feet of ice. He specified that as being three feet of ice in the coldest weather, and he referred to the fact that as the temperature drops the ice becomes more like steel, whereas above zero it tends to become softer.

It seems to me that a point of reference for any pursuit of this question should be the fact that last year we did provide a legislative framework for control of navigation and commercial traffic or otherwise in the Arctic regions of Canada, and at least we are that far ahead in the game. What proceeds there in a commercial way will be regulated under legislative authority.

I understand that one of the results of the exploration trip of the *Manhattan* was an indication that it might be within the limits of feasibility to consider exploitation, for example, of the iron ore deposits on the northeast coast of Baffin Island.

A few years ago, when this Committee visited the North, the logistics of moving that ore were considered to be almost beyond the realm of possibility on any large-scale operation. So it seems to me that that particular

[*Interprétation*]

s'agit plutôt de problèmes de génie maritime qui n'ont pas été encore rencontrés. A l'heure actuelle, nous ne nous préoccupons pas outre mesure de leur manque d'aspect pratique, mais les heures qu'il faudrait consacrer à faire le plan d'un tel navire seraient beaucoup plus longues que celles qu'il nous faudrait pour inventer un autre Louis St-Laurent. Donc, du point de vue de la construction, il faudrait songer à une période oscillant entre 5 et 6 années. Il faudrait donc compter 7 ans avant de mettre en service des navires de cet ordre. Pour ce qui est des plus petits brise-glace de la dimension du Louis-St-Laurent, il faudrait prévoir une période de 5 années.

Le nord a besoin de bien d'autres services. Il faut tenir compte des terminus dans les exploitations commerciales ce qui pose des problèmes de génie civil. Il faut aussi tenir compte des conseils et du service de météorologie. Ces services offerts aux brise-glace ne fonctionnent que s'ils reçoivent les renseignements sur les conditions de la glace. Même si ce genre de service existe à l'heure actuelle, ils doivent être étendus, ce qui prendra encore quelques années.

Je me demande si l'exploitation commerciale du Grand Nord va être retardée jusqu'à ce que soient établis les services dans cette région, ou si l'offre des services va être retenue en attendant une indication de la part des milieux commerciaux que ces services sont vraiment essentiels. Je me demande si j'ai répondu à votre question, monsieur le président.

Le président: C'est un défi pour M. Barnett.

M. Barnett: Monsieur le président, je pense que l'opinion principale exprimée par M. German coïncide réellement avec l'opinion exprimée à notre Comité par le capitaine Fournier du *Saint-Laurent*. Il nous a dit qu'à son avis, un brise-glace de la classe du *Saint-Laurent* est suffisant pour le moment, mais que si l'on commence à exploiter les minerais de l'Arctique d'ici à quelques années, nos brise-glaces ne pourront pas suffire à la tâche.

En réponse à une autre question, il a indiqué que son navire pourrait briser environ trois pieds de glace. Il a spécifié qu'il s'agissait de trois pieds de glace dans les températures les plus froides, et il a rappelé que des baisses de température rendent la glace semblable à de l'acier, alors que des températures au-dessus de zéro tendent à la rendre plus molle.

Il me semble que nous devrions fonder notre question sur le fait que l'an dernier nous avons mis sur pied un cadre législatif en vue du contrôle de la navigation et du trafic commercial ou autre dans les régions arctiques du Canada, et que nous sommes du moins avancés dans ce domaine. Le trafic commercial serait donc réglementé en vertu d'un pouvoir législatif.

Si je comprends bien, l'un des résultats du voyage d'exploration du *Manhattan* a été de démontrer qu'il pourrait être possible de considérer l'exploitation, par exemple, de dépôts de minerai de fer sur la côte nord-est de l'île de Baffin.

Il y a quelques années, lorsque ce Comité s'est rendu dans le Nord, il semblait presque impossible de penser à transporter ce minerai en grande quantité. Il me semble donc que dans cette région particulière, qui est connue

[*Text*]

area, which is known to be mineral rich in the Eastern Arctic, is a good point of reference to discuss the most immediate prospect of a commercial venture, and what would be required in the way of icebreaking support services to make it feasible.

I am wondering whether you could give us some idea of what in your view would be required in the way of icebreaking support service, or a venture of exploiting those mineral deposits on a period of eight to ten months of the year, as far as moving ore is concerned.

Mr. German: Into Baffin Island, or the Mary River section?

Mr. Barnett: Yes.

Mr. German: We were with the *Manhattan* last May when she was doing her test in Pond Inlet. The ice at that time—this was at the end of April or early May—ranged between four feet and six feet thick, and that was the uniform thickness. There were one or two very hard spots where old ice, multiyear ice that presumably floated in during the open water season, had become entrapped in the new freezing ice, and this was very difficult to get through. The *Manhattan* herself, of course as everyone knows, was the test ship. She was not designed to be able to cope with these conditions, to actually get through so much. She was designed to go up there and get some information that could be used for design purposes.

• 1145

So the fact that she got stuck up there frequently is not too significant, except there was quite a bit of optimism on the part of some people that she could just break her way right in.

The *Louis St. Laurent* also got stuck in this area, so we are talking about ice conditions which really toward the end of the navigating season or, at least, the ice-building season are beyond the capability of a ship, even the *Louis St. Laurent*. Talking in terms of the Mary River section through Pond Inlet and Eclipse Sound into Milne Inlet, icebreaker support toward the end of the season would have to be in the ship class of perhaps 50,000 horsepower, that is a little off the cuff mind you, but I think that would be the order of magnitude of the kind of ship needed there.

On the other hand, I am not too certain whether the particular situation you are talking about requires a 10 or 12 month shipping season. I think the volume of ore being discussed might possibly be handled in less than that.

You have a possibility of stock piling, I suppose, in Greenland or taking directly by ore carrier from Milne Inlet to Europe or wherever it is going. There is no question that ore carriers can be built to handle that ice and normally they would not need too much icebreaker support. I think the main point of having the icebreaker support there would be in the event you had some problem with your ship and she could not extract herself. The ore carrier would be in the order of 100,000 to 150,000 tons probably and much wider and larger than any icebreaker, so normally we would expect this to handle the

[*Interpretation*]

pour sa richesse en minerai dans la partie est de l'Arctique, est un bon point de départ pour discuter de la possibilité la plus immédiate d'une tentative commerciale, et de ce qui serait nécessaire en ce qui concerne les services de soutien par des brise-glace pour rendre ces opérations possibles.

Je me demandais si vous pourriez nous donner une idée du service de soutien qui serait requis par les brise-glace ou de la possibilité de transporter le minerai sur une période de huit à dix mois par année, si l'on tentait d'exploiter ces dépôts miniers.

M. German: Dans la région de l'île de Baffin, ou dans celle de la rivière Mary?

M. Barnett: Oui.

M. German: Nous étions là en mai dernier, lorsque le *Manhattan* a fait son essai à Pond Inlet. A ce moment-là, c'est-à-dire à la fin d'avril ou au début de mai, la glace avait de quatre à six pieds d'épaisseur, tout au long du parcours. Dans un ou deux endroits, de la vieille glace, dataient de plusieurs années et qui flottait probablement pendant la saison où les eaux étaient ouvertes, était prise dans la nouvelle glace qui venait de geler, et il était très difficile de passer. Le *Manhattan* lui-même, comme chacun le sait, était un navire expérimental. Il n'était pas destiné à affronter de telles conditions, à traverser tant de glace. Il était destiné à aller dans cet endroit et à recueillir des renseignements qui pourraient être utiles pour dessiner de nouveaux navires. Ainsi, le fait qu'il est resté prix assez souvent n'a pas tellement d'importance, sauf que beaucoup de gens avaient espéré qu'il pourrait très bien passer.

Le *Louis Saint-Laurent* est aussi resté pris dans cette région, c'est donc dire que nous parlons de conditions de glace qui sont trop dures pour un navire, même le *Louis Saint-Laurent*, vers la fin de la saison de navigation ou, du moins, de la saison de formation des glaces. En ce qui concerne la section de la rivière Mary jusqu'à Pond Inlet et Eclipse Sound jusqu'à Milne Inlet, les brise-glace qui pourraient servir vers la fin de la saison devraient avoir une puissance de quelque 50,000 cheveaux-vapeur; c'est peut-être beaucoup, mais je pense que ce serait le genre de bateau qu'il faudrait.

D'autre part, je ne suis pas tout à fait certain si la situation dont vous parlez nécessite une saison de navigation de 10 ou 12 mois. Je pense que le volume de minerai dont nous discutons pourrait probablement être transporté en moins de temps.

Il y a toujours la possibilité d'entreposer le minerai, je suppose, au Groenland ou de l'amener directement de Milne Inlet en Europe ou ailleurs, au moyen de navires transporteurs de minerai. Il n'y a aucun doute que l'on peut construire des navires transporteurs de minerai capables de traverser cette glace et qui n'auraient normalement pas besoin tellement du service de brise-glace. Je pense que la principale raison qu'il y ait un service de brise-glace serait au cas où un navire aurait des difficultés et ne pourrait pas s'en sortir lui-même. Le navire transporteur de minerai devrait être de l'ordre de

[*Texte*]

ice without icebreaker assistance, but if she lost a propeller, lost a blade, had machinery failure or her ability were reduced by some sort of an accident, then you would want an icebreaker that could also cope with those same conditions, to be able to get in there and help her.

When you are talking about the very large ore carriers or oil tankers for that matter, what they need is a support function, somebody to be there in case they do get into trouble, but normally they would be expected to handle the conditions alone, without assistance.

Mr. Barnett: Mr. Chairman, Mr. German has led right into the question that was in my mind. What degree of responsibility in the building of the necessary ships to cope should be put on the hands and considered to be part of the cost of a commercial operation, rather than merely a function provided out of public funds?

Mr. German: This is a hard question to answer. Certainly the responsibility of the commercial company would be to build its own ore carriers and its own transportation system, but whether it should also be responsible for charting the waters and supplying its own meteorological service, its own icebreaker support is a question really on which I can only offer my own personal opinion. I do not think it is probably too relevant.

Mr. Barnett: What I really was getting at was, what is the state of the art as far as designing commercial vessels capable of coping with the conditions.

Mr. German: For those conditions I think the state of the art is advanced to the point where we really do not think there would be any problem in designing commercial vessels to cope with those conditions. We are still talking about Northern Baffin Island. If we go up to Eureka, Ellesmere Island, King Christian Island or another part of the Arctic, that is another story, but into Pond Inlet and the Lancaster Sound area, it is well within the present capability to build such a ship. It has not been built yet, but there is nothing really new required in the state of the art to do this. In that particular location there are some advantages, I suppose, in the fact that there is quite a long access by Pond Inlet and Eclipse Sound down to Milne Inlet, none of which are wide enough nor extensive enough to support floating fields of ice. Therefore, there is ice pressure in these areas and once a ship has gone through it takes quite a long time, in fact it might take weeks, before the path left by that ship freezes over to the original thickness of the ice.

So one would assume, if you had a continuous operation going, that it is probable for most of the year for ships to make their own channel, keep their own channel and things would be quite a bit easier for them than breaking through the virgin thickness of the ice each time.

Mr. Barnett: Perhaps some other members of the Committee would like to ask questions.

[*Interprétation*]

100,000 à 150,000 tonneaux probablement, et de dimensions beaucoup plus grandes qu'un brise-glace, et l'on s'attendrait donc normalement à ce qu'il puisse traverser la glace sans l'aide d'un brise-glace, mais s'il perdait une hélice ou une pale d'hélice, s'il avait des ennuis mécaniques ou si sa puissance était diminuée à la suite d'un accident, il faudrait alors un brise-glace qui puisse aussi affronter ces mêmes conditions et être capable de passer pour l'aider.

Lorsque vous parlez de transporteurs de minerai ou de pétroliers de très grandes dimensions, les brise-glace ont alors une fonction de soutien, ils doivent être là en cas de difficulté, mais normalement ces navires devraient être capables de s'en tirer seuls, sans aide.

M. Barnett: Monsieur le président, M. German vient tout juste d'aborder la question que j'avais à l'esprit. En ce qui concerne la construction des navires nécessaires, quelle partie du coût devrait être appliquée à l'entreprise commerciale, plutôt qu'à titre de fonction fournie à partir de fonds publics?

M. German: C'est une question difficile à répondre. Il reviendrait certainement aux compagnies commerciales de construire leurs propres transporteurs de minerai, et d'organiser leur propre système de transport, mais je ne peux offrir que mon opinion personnelle sur la question de savoir si elles devraient tracer elles-mêmes leurs itinéraires et fournir leur propre service météorologique, ainsi que leur propre service de brise-glace. Je ne pense pas que cela ait tellement d'importance.

M. Barnett: Ce que je voulais dire, c'est où en est rendu le dessin de vaisseaux commerciaux capables d'affronter ces conditions?

M. German: Je pense que l'architecture navale est rendue au point où nous ne pensons pas qu'il serait très difficile de dessiner des vaisseaux commerciaux capables d'affronter ces conditions. Nous parlons toujours de la région du nord de l'île de Baffin. Si nous allons à Eureka, à Ellesmere Island, à King Christian Island ou dans toute autre partie de l'Arctique, c'est une autre histoire, mais pour Pond Inlet et la région de Lancaster Sound, il est certainement possible de construire un navire adéquat. Il n'a pas été construit encore, mais il n'y a rien de vraiment nouveau qui serait requis en ce qui concerne l'architecture navale. Dans cet endroit particulier, il y a des avantages, je suppose, du fait qu'il y a un passage très long par Pond Inlet et Eclipse Sound vers Milne Inlet, et qu'aucun de ces passages n'est assez large ou assez étendu pour pouvoir contenir des champs de glace flottante. Il y a donc une pression exercée par la glace dans ces régions, et une fois qu'un navire est passé, cela prend beaucoup de temps, peut-être plusieurs semaines, avant que le sentier ouvert par ce navire gèle à nouveau pour redevenir aussi épais qu'avant.

Il serait donc possible de présumer que si nous avions des opérations continues à cet endroit, il est probable que pendant la plus grande partie de l'année, des navires pourraient tracer leur propre canal, et le garder ouvert, de sorte qu'il serait beaucoup plus facile pour eux de briser la nouvelle glace à chaque fois.

M. Barnett: Peut-être que d'autres membres du Comité aimeraient poser des questions.

[*Text*]

The Chairman: Are there other questions? Mr. Buchanan.

Mr Buchanan: Mr. German, do you envisage any ship of the magnitude you spoke of, 100,000 or 150,000 tons, being of the nuclear variety?

• 1150

Mr. German: It does not have to be. I am hedging on this question a little bit, because the new proposed pollution prevention regulations that the government has drafted up in first draft form—I think they are being changed a little now—did say, I think, that any ship operating in the Arctic would have to be capable of going in and doing its job and coming out again with its own fuel on board, which suggests that there would be no provision for refuelling in the Arctic.

This would be very difficult, of course. If you had to interpret that literally, in the case of an icebreaker that is operating up there for eight or 10 months or 12 months a year, you would have no choice except to use nuclear fuel in a case like that. But I would think that there would be refuelling depots, once the service arrangements were set up, up North, and icebreakers were up there that were designed to do the job and stay in the area as service ships. There would have to be refuelling provisions for them.

If the fuel is available, then 100,000 or 120,000 can easily be handled by other kinds of machinery than nuclear—gas turbines for example. Gas turbine diesel combinations are a good choice. You could also use steam.

Mr. Buchanan: I was chatting with a fellow yesterday who mentioned the problems of getting the gas out of King Christian Island. As far as the channels are concerned, as far as pipelines are concerned, you get into the subject of transporting it out, liquification, and then transportation out by vessel. What type of equipment or magnitude or size of icebreaker would we be looking at as far as servicing King Christian Island is concerned?

Mr. German: It is pretty heavy ice up there? If you are taking your gas out continuously over the whole year, or 10 months, I think you are talking about a ship that is of 120,000 horsepower.

Mr. Buchanan: So this would be the maximum size that you were indicating earlier.

Mr. German: Yes. This is up in the really heavy ice area. I would not hedge or quarrel about 110,000 or 120,000 horsepower. But it is in that bracket.

Mr. Buchanan: I believe we had cost figures on this.

Mr. German: Well, I can only venture opinions about the cost. You do not know what the cost is until somebody quotes a price to build a ship, and nobody has quoted a price to build a ship yet. But we think it probably would be in the order of $80 million.

Mr. Buchanan: This ties into the question previously asked by Mr Barnett. Do you think that this is basically

[*Interpretation*]

Le président: Y a-t-il d'autres questions? Monsieur Buchanan.

M. Buchanan: Monsieur German, pensez-vous qu'un navire ayant les dimensions dont vous avez parlé, soit de 100,000 à 150,000 tonneaux, puisse être à énergie nucléaire?

M. German: Ce n'est pas nécessaire. J'hésite un peu sur cette question car les nouveaux règlements proposés concernant la prévention contre la pollution que le gouvernement a rédigés originellement déclarent que tout navire qui opère sur la mer doit être capable de revenir avec son carburant à bord. Il n'y aurait donc pas de dispositions portant que le navire refasse le plein dans l'Arctique.

Une interprétation littérale de la loi serait donc plus logique dans le cas d'un brise-glace qui opère pendant huit ou douze mois par année. La seule solution serait d'adopter un carburant nucléaire. Je suppose qu'il y aurait des stations de ravitaillement en combustible après l'installation des services dans le nord. Les brise-glace pourraient donc jouer le rôle de navire de service tout en restant dans cette région. Il faudrait donc que ces brise-glace puissent faire le plein.

Si le combustible existe en ces lieux, les navires de 100,000 ou 120,000 chevaux-vapeur peuvent se passer de l'équipement nucléaire. Je songe particulièrement aux turbines à gaz. Il s'agirait de turbines à gaz diesel et on pourrait toujours se servir de turbomoteurs.

M. Buchanan: On me parlait hier des difficultés qu'éprouvent certains à retirer le gaz de *King Christian Island*. En ce qui concerne les canaux et les pipelines, le transport du gaz peut se faire par la liquéfaction pour ensuite le déposer dans un navire. Quel genre d'équipement et quelle est la puissance du brise-glace qu'il nous faudrait envisager pour répondre aux conditions de service de *King Christian Island*?

M. German: La glace y est-elle très épaisse? Si vous transportez le gaz pendant toute l'année, il s'agit sans doute d'un navire dont la puissance est de 120,000 chevaux-vapeur.

M. Buchanan: Ce qui se rapporte au chiffre maximum que nous avons jusqu'ici indiqué.

M. German: Oui, il s'agit d'une région de glace très épaisse. Je ne m'en prendrai pas à l'exactitude de ces chiffres mais nous en sommes certainement pas très éloignés.

M. Buchanan: Je croyais que nous avions des chiffres financiers à cet effet.

M. German: Je puis simplement faire des hypothèses quant aux dépenses qui s'y rattachent. Vous ne pouvez pas prévoir le coût avant qu'un constructeur vous soumette une offre et personne n'a pris cette initiative jusqu'ici. A mon avis, la construction d'un tel navire coûterait environ $80,000,000.

M. Buchanan: Ma question se rattache à celle de M. Barnett. Incombe-t-il au gouvernement d'assumer la res-

[*Texte*]

a provision of this service, the building of $80 million or $90 million icebreakers, and that the responsibility rests with the government?

Mr. German: Yes. Speaking as just another citizen of the country, it is hard to be able to answer that question, because if you are talking about one company exploiting an area and taking a product away from that area and selling it somewhere else in the world, and there is no revenue for Canada in all this, or very little, then it is hard to justify a position where Canada should supply all the services to make that possible for a company to operate. But, on the other hand, if you are talking about the development of an entire region, many of the products of which will be, perhaps, utilized on the Canadian market, or the development of the region perhaps would produce revenue for Canada, then quite likely this is a situation where Canada should develop that region in the same way that it assisted in the development of the St. Lawrence Seaway, for example, and the question of opening up a region and enabling commercial operations to be carried on more economically.

Mr. Buchanan: There is a user's fee involved, of course.

Mr. German: User's fee, yes. There should be revenue in all this for Canada. I cannot see any reason why we should foot the bill for a large, extensive service assistance program, when there is nothing coming back. It should be self-paying over a period of time. There should be a payback in all this.

Mr. Buchanan: I must confess my ignorance. Are there any charges levied now for the use of ships crossing the Gulf of St. Lawrence and so on? If one of the icebreakers goes to its rescue, is there any service fee charged?

• 1155

Mr. German: Frankly, I do not know whether there is or not. I think Marine Operations could answer that, but I really do not know the answer. There is certainly a service charge in use through the Seaway.

Mr. Buchanan: Correct, there is no question.

Mr. German: And other canals in the world now are similar, I suppose, the Panama Canal and the Suez Canal, and so on. They use a charge.

Mr. Buchanan: It would not be on a regular basis here. I do not know what the time of refreezing is and if there is a regular service going in and out of King Christian Island, whether you would get into the same—to a lesser degree of course—situation where a channel might have a covering of relatively thin ice...

Mr. German: No, I do not think so. You would not get that situation, not up there. From King Christian Island—I am not sure what route they would follow—there would be large areas where drifting ice will immediately cover over the track left by the ship, so that the following ship is going to have to break its own way each time. It is not something you can count on and you cannot say it in a localized area like Pond Inlet. You would have to have support for the ships up there.

[*Interprétation*]

ponsabilité financière de la construction de brise-glace dont le coût est de $80,000,000 ou 90,000,000?

M. German: Oui. Je ne parle qu'à titre de simple citoyen canadien bien que je trouve cette question fort complexe. En effet, si vous songez à une société exploitant une région tout en y extrayant un produit pour aller le vendre ailleurs dans le monde, sans que pour autant que le Canada en profite économiquement, il est difficile de demander au Canada de fournir tous ces services pour que la société réussisse dans son entreprise commerciale. En revanche, si vous envisagez le développement de l'ensemble d'une région, plusieurs de ces produits seront utilisés sur le marché canadien ou seront une ressource de revenu pour le Canada. A ce moment-là, l'État peut entrer dans le jeu et exploiter cette région tout comme elle l'a fait dans le cas de la voie maritime du St-Laurent. Le défrichement d'une région et l'établissement plus économique d'opérations commerciales lui est alors rentable.

M. Buchanan: L'utilisateur doit payer des redevances n'est-ce-pas?

M. German: C'est exact. Le Canada doit pouvoir récupérer des fonds. Pourquoi le gouvernement devrait-il assumer l'ensemble du fardeau financier pour des programmes d'assistance dans le domaine des services s'il ne peut rien récupérer financièrement? Ce programme d'aide devrait se payer à la longue.

M. Buchanan: J'avoue que je suis fort ignorant dans ce domaine. Les navires parcourant le golfe St-Laurent doivent-ils payer des redevances? Si par contre un des brise-glace va lui rendre service exige-t-il des frais pour autant?

M. German: A vrai dire, je l'ignore. Je suis persuadé que *Marine Operations* pourrait répondre à votre question. Il y a certainement des frais de service dans la Voie maritime du Saint-Laurent.

M. Buchanan: Ça me va.

M. German: Je suppose qu'il en est de même dans tous les autres canaux comme le canal de Panama et le canal de Suez.

M. Buchanan: Cette politique n'est pas fondée sur toute l'année. J'ignore le temps du dégel et du regel, et je me demande s'il y a un service régulier affecté à King Christian Island. Il se peut qu'en cet endroit le canal ait une glace assez mince...

M. German: Non, je ne le crois pas. Cette situation que vous décrivez ne peut pas se produire à King Christian Island. Je ne sais pas quel est votre parcours, mais les glaces flottantes couvrent immédiatement la piste que vient de parcourir le navire de sorte que le suivant doit encore briser la glace à chaque fois. Vous ne pouvez pas prévoir ces conditions atmosphériques et surtout pas à *Pond Inlet* et vous auriez besoin de navires en cet endroit.

[*Text*]

To come back to your first question, any company that also has to supply its own support facilities probably would not find that single operation economically viable; I really do not know whether that is true, it is the subject for a study of that particular product.

Mr. Buchanan: I do not know, but I gather that the liquification and subsequent...

Mr. German: It is very expensive.

Mr. Buchanan: ...even in normal circumstances.

Mr. German: That is right. You would use the liquified gas as fuel for the ship, so that you would get some reduction on that account.

Mr. Buchanan: Thank you.

The Chairman: Mr. Orange.

Mr. Orange: Mr. Chairman, I would like to ask Mr. German if as a naval architect, sir, you are satisfied that there is enough knowledge in the world today of, if I might use the expression "ice dynamics", in order that you can design and build ships that will meet problems of the ice? In Russia it is reported that the *Lenin* is supposed to be the most powerful icebreaker in the world.

Mr. German: That is right.

Mr. Orange: Many problems are at least reported with regard to cases where the ships are in thick ice, whole ice. My question really is how much knowledge is there in the world about ice?

Mr. German: I wish I knew the whole answer to that question. I can throw some light on it, I think, that while the knowledge is increasing the ice is staying the same. We are catching up with the ice for a start. A tremendous amount of new knowledge has been acquired over the last three or four years. When the *Lenin* was designed and built, it must have been at least 12 or 14 years ago, and at that time—this was almost prehistoric so far as the knowledge of ice conditions are concerned—she was known to be a ship that stuck in ice. She has had problems with her nuclear power plant, and all these were in the early stages, and she is only 44,000 horsepower. She got the reputation of being a heavy icebreaker, but by the terms that we are talking about now, she is a very very light icebreaker. It is no wonder that she is getting into trouble in heavy ice. I believe she is laid up now, as a matter of fact, for two or three years.

To come back to your question about ice dynamics and how much knowledge we have, we have the knowledge of several full-scale testing programs which have been carried out in heavy ice, not to mention the *Manhattan* information. We have a great deal more design technique and knowledge developed through model testing programs. Some of these have been correlated with full-scale testing programs to ensure that they are correct and that the theory and so on is right.

• 1200

The *Louis St. Laurent* testing that we did last May for the government alongside the *Manhattan* in Pond Inlet was quite accurately done and confirmed very, very well

[*Interpretation*]

Pour en revenir à votre première question, toute société qui doit fournir ses propres installations de support n'envisage peut-être pas l'opération comme étant économiquement viable; j'ignore si ce jugement est valable mais je sais qu'il mérite une étude attentive.

M. Buchanan: A mon avis, la liquification et...

M. German: Tout ce processus est fort coûteux.

M. Buchanan: ...même dans les circonstances les plus normales.

M. German: C'est exact. Ce gaz liquide pourrait servir de combustible aux navires, ce qui réduirait les dépenses pour autant.

M. Buchanan: Merci.

Le président: Monsieur Orange.

M. Orange: Monsieur le président, j'aimerais interroger M. German à titre d'architecte maritime. Monsieur, en votre compétence, croyez-vous que le monde soit suffisamment renseigné sur le dynamitage de la glace de sorte que les navires de demain pourront conquérir toutes les conditions de la glace? On rapporte qu'en Russie le *Lenin* est le plus puissant brise-glace du monde entier.

M. German: C'est exact.

M. Orange: Les problèmes qui sont soulevés touchent surtout aux navires qui doivent briser une glace épaise. Je me pose donc la question suivante: Que connaissons-nous de la glace dans le monde?

M. German: J'aimerais pouvoir répondre entièrement à votre question. Je puis simplement dire que plus les connaissances s'approfondissent, la glace reste toujours la même. La glace nous pose des mystères que nous essayons d'éclaircir depuis trois ou quatre ans. Quand on a fait le plan et la construction du *Lenin* il y a douze ou quatorze ans, nos connaissances concernant les conditions de la glace étaient historiques. On savait que ce navire restait pris dans la glace. Comme chacun sait, le *Lenin* a eu des difficultés avec la centrale électrique nucléaire au début et sa puissance n'est que de 44,000 chevaux vapeur. Ce navire avait la réputation d'être un brise-glace puissant, mais de nos jours, ce terme est fort exagéré. Personne ne peut donc se surprendre que ce brise-glace reste pris dans la glace épaisse. Je pense d'ailleurs qu'il est en repos pour deux ou trois ans.

Pour en revenir à la question de dynamitage de la glace et du degré de nos connaissances à ce sujet, nous avons fait des expériences d'essai dans la glace profonde et avons recueilli des renseignements du *Manhattan*. Nous avons un grand nombre de techniques de programmation et des connaissances très étendues grâce au programme d'essai de certains modèles. Ces dernières ont été comparées au programme d'essai de grande envergure pour en vérifier l'exactitude.

Le test du *Louis Saint-Laurent* que nous avons effectué en mai dernier pour le gouvernement le long du *Manhattan* en Pond Inlet a été fait avec beaucoup de

[*Texte*]

the latest developments in icebreaking theory and the results of model testing.

Of course this is an international thing. We get information on what the Russians are doing. I do not know whether we have the very latest information, but it is certainly fairly well up to date, and what the U.S. Coast Guard are doing and what they are doing in Holland and England and so on in testing. I think the confirmation given by full-scale tests and our experience so far, and the knowledge of ice as it has developed in the last three or four years would lead me to answer your question, yes, we do have enough knowledge now for lots of the Arctic. I would not like to say that this applies to the Beaufort Sea; that is a special problem. Certainly in and around the Northwest Passage, Viscount Melville Sound, around Victoria Island, Prince of Wales Island, and up around Baffin Bay and northern Baffin Bay and that whole eastern Arctic sector up to King Christian Island even, I think we know enough about the ice to be able to design to suit the conditions without any problems. Getting out west of that into the Beaufort Sea, I think that we need more information there.

Mr. Orange: The other question I have concerns something that has come to my attention—and I really was only told about it but it was confirmed, I think, in Helsinki, Finland—that one of the major American oil companies is laying plans for building super-tankers for Arctic conditions. I have seen a press report in Finnish on this, but not being able to speak Finnish I cannot interpret it. However, as I understand it this program is highly secret, and all of us, I guess, are concerned about whether there is any truth to this particular report that super-tankers are being built for a major oil company.

You are in possibly the same business, and maybe you might be in a position to say whether or not you have heard anything about this yourself. If so, it seems to me that all this exercise we are going through is a very useful one because I think we have to lay down some pretty significant ground rules if commercial enterprises are now proceeding on the basis that they are going to be able to use this area.

Mr. German: I would have to answer that by saying that to my knowledge the Finns are not designing nor constructing large Arctic-going tankers. I mean the big ones that would do this job we are talking about up in our North. There has been quite a bit of research going on in Wartsila. One of the major oil companies in fact I think set up a testing tank in Finland and they did quite a bit of research. Likely they have turned this tank back to the Finns now.

The Germans also are believed to be doing a little bit of research work along these lines directed to the development of an ice-going tanker. We do not know just to what extent they are going into this. Our information is that the kind of tanker they are looking at would not be man enough for the job up in the Northwest Passage on a 12 months a year basis. It would be a partial season ship. We are not just too sure exactly what region they are planning at the moment on looking at.

Mr. Orange: This is my final question Mr. Chairman. I am very interested in seeing the Mary River project

[*Interprétation*]

précision; les résultats sont excellents et confirment les dernières découvertes qui ont été faites ainsi que les résultats des tests précédents.

Cette question est évidemment d'intérêt international. Nous sommes au courant de ce que font les Russes. Je ne sais si nous avons tous les derniers renseignements mais nous sommes assez à jour, nous savons également ce que font la garde américaine, la Hollande et l'Angleterre sur le plan des essais. Les tests en vraie grandeur sont venus confirmer les résultats que nous avions obtenus auparavant et on connaît beaucoup mieux la glace depuis ces deux ou trois dernières années, aussi pourrais-je vous répondre que nous savons maintenant beaucoup de choses à propos de l'Arctique. Cependant, ceci n'est pas valable pour la mer de Beaufort qui constitue un problème spécial. Par contre, dans la région du passage du Nord-Ouest, à Viscount Melville Sound, autour de l'Île Victoria, de l'Île du Prince de Galles, autour de la Baie de Baffin et dans toute cette région de l'Est de l'Arctique jusqu'à l'Île du Roi Christian, nous savons assez de choses sur la glace pour pouvoir nous adapter aux conditions sans problèmes. Mais nous avons besoin de plus amples renseignements en ce qui concerne la Mer de Beaufort.

M. Orange: J'ai entendu dire et je crois que cela a été confirmé à Helsinki en Finlande, que l'une des principales compagnies pétrolières américaines projette de construire des superpétroliers capables de naviguer dans l'Arctique. J'ai vu un rapport de presse écrit en finnois à ce propos mais comme je ne comprends pas le finnois, je n'ai pas pu l'interpréter. Cependant, si j'ai bien compris, ce programme est des plus secret et nous aimerions tous évidemment savoir si ce rapport est vrai et si une compagnie pétrolière construit des superpétroliers.

Peut-être seriez-vous en mesure de nous dire si vous avez entendu quelque chose à ce sujet. Si oui, ce que nous faisons est très utile car nous devons établir des règles précises si les entreprises commerciales pensent qu'elles vont pouvoir utiliser cela.

M. German: A ma connaissance, les Finlandais ne dessinent ni ne construisent aucun gros pétrolier capable de naviguer dans l'Arctique; je veux dire un de ces grands pétroliers qui ferait le travail dont nous parlons dans le Grand Nord. On a fait beaucoup de recherches à cet égard à Wartsila. Je crois que l'une des principales compagnies pétrolières à installer un réservoir d'essai en Finlande a fait quelques recherches. Ce réservoir est sans doute rendu aux Finlandais maintenant.

Le bruit circule également que les Allemands font de la recherche dans ce domaine, cherchant à créer un pétrolier pouvant naviguer dans la glace. Nous ne savons pas dans quelle mesure ils s'intéressent à cette question. Nous savons seulement qu'ils envisagent un pétrolier trop petit pour faire ce dont nous avons besoin dans le passage du Nord-Ouest, à raison de 12 mois sur 12. Ce serait un bateau saisonnier. Nous ne savons pas exactement dans quelle région ils envisagent de l'utiliser.

M. Orange: C'est ma dernière question, monsieur le président. Je m'intéresse beaucoup au projet du Mary

[*Text*]

move ahead, and I think there has been probably three major hurdles to overcome. One is the obvious business of shipping. The second is world markets, and the third is the development of the area itself in terms of all the many millions of dollars required to put this operation into production.

• 1205

I gather from what you have said already that we can develop a type of ship that can go through the new ice of Strathcona Sound, and other areas of this type, to handle shipping most of the year.

Mr. German: Yes, there is no problem. Technically, yes. I am not in on the economics of that...

Mr. Orange: I quite realize this, and I am sorry, I should have indicated that only the first part of the question was the one I was thinking.

Mr. German: I would think personally it certainly is possible there.

Mr. Orange: That is all I have, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you Mr. Orange. No further questions? Mr. Yewchuk.

Mr. Yewchuk: Mr. German, in view of present day knowledge about powering of ships, or icebreakers in particular, is it your view that a nuclear-powered ship would be the most useful? I am thinking particularly from the point of view of economics if you have the standard powered ship which requires fuelling bases and so on; these all require large expenses to be set up. Probably a ship that does not require more refuelling than a nuclear ship might be more useful.

Mr. German: Are you talking about a commercial ship or a supply ship?

Mr. Yewchuk: I am talking about an icebreaker.

Mr. German: An icebreaker.

Mr. Yewchuk: What we are discussing here.

Mr. German: Nuclear power is so costly that at the present time I really cannot answer the question accurately. I think nuclear power would be a more expensive proposition than a more conventional installation up to the 100,000 to 110,000 horsepower bracket. Nuclear fuel itself is expensive even though you do not have to fuel up so often, and the cost of the plant is very expensive. There is a tremendous amount of engineering involved. As far as refuelling bases are concerned, you are probably going to need those up there anyway for all the smaller ships that will be in the region.

As I said before about the pollution prevention regulations, it is hard to visualize how they can expect any ship to operate up there for any length of time without refuelling somewhere. You are not going to have small nuclear icebreakers, and you are going to have smaller icebreakers that will be up there a large part of the season running short of fuel. There has to be refuelling provision for these, maybe one or two bases in the Arctic such as Resolute Bay, possibly, Frobisher Bay. If you do have refuelling bases then it would be hard, I think, to

[*Interpretation*]

River; il y a trois obstacles majeures à surmonter, à mon avis; tout d'abord, le monde de la navigation, ensuite les marchés mondiaux et enfin le développement du secteur lui-même dans la mesure où des millions de dollars seront nécessaires pour cette opération.

Je suppose, d'après ce que vous avez dit, que nous pouvons créer un navire capable de traverser la nouvelle glace de Strathcona Sound, et d'autres régions semblables, pendant toute l'année.

M. German: Oui, sans difficulté. Techniquement, tout au moins, je ne m'occupe pas de l'aspect économique...

M. Orange: Je m'en rends compte et je suis désolé car j'aurais dû dire plutôt que je ne pensais qu'à la première partie de la question.

M. German: C'est certainement possible, à mon avis.

M. Orange: C'est tout ce que voulais dire, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Orange. Pas d'autres questions? Monsieur Yewchuk.

M. Yewchuk: D'après ce que nous savons aujourd'hui des sources d'énergie pour les bateaux ou pour les brise-glace en particulier, pensez-vous qu'un bateau mû par l'énergie nucléaire serait utile? Je pense en particulier à l'aspect économique de la question, si l'on utilise le bateau classique qui a besoin de postes d'essence, etc... de nombreuses dépenses devront être faites. Un bateau qui n'a pas plus besoin d'essence qu'un bateau nucléaire serait peut-être préférable.

M. German: Parlez-vous d'un bateau commercial ou d'un bateau d'approvisionnement?

M. Yewchuk: Je parlais d'un brise-glace.

M. German: Un brise-glace.

M. Yewchuk: C'est ce dont nous parlons.

M German: Pour l'instant, l'énergie nucléaire revient assez cher que je ne peux vous répondre avec précision. L'énergie nucléaire serait sans doute plus coûteuse qu'une installation plus conventionnelle variant entre 100,000 et 110,000 chevaux. Le carburant nucléaire lui-même est très coûteux, bien qu'on n'en ait pas besoin aussi souvent et le prix de l'usine est très élevé. Une énorme quantité d'outillage est nécessaire. D'autre part, de toute façon, les postes d'essence seront nécessaires pour les petits bateaux qui se trouveront dans la région.

Comme je l'ai dit tout à l'heure en parlant des règlements pour lutter contre la pollution, il est difficile d'imaginer un bateau naviguant là-bas pendant longtemps sans se réapprovisionner en carburants quelque part. Il n'y aura pas de petits brise-glace nucléaires, mais au contraire de petits brise-glace qui navigueront dans ces régions pendant une bonne partie de la saison et qui auront besoin d'essence. Il leur faudra des postes de réapprovisionnement, peut-être une ou deux bases dans l'Arctique comme Resolute Bay et Frobisher Bay. Et s'il y a effectivement des postes d'approvisionnement en carbu-

[*Texte*]

justify, economically, going all the way to nuclear power for a year-around icebreaker.

Maybe up in the Beaufort Sea, where you are talking about a really big one, it might be a good idea, but certainly for Eastern Arctic service I would doubt it.

Mr. Yewchuk: What is the cost of operating a nuclear-powered ship as compared to the conventional fuel?

Mr. German: You mean an annual operating cost?

Mr. Yewchuk: I want to know how much more expensive it is. You said it is fairly costly to operate as well as to build it.

Mr. German: Again, I guess it is a matter of opinion. We think it would be another $20 million, probably, to go to nuclear construction. So if you are talking in terms of an $80 million ship or 120,000 horsepower, you probably would be talking more like $100 million for a nuclear icebreaker. Mind you, I warn you here that these are just opinions: they are not based on quotations. These are just opinions we have right now. There has been no opportunity to go into these matters in any depth; there has just been no chance to do this. However, it is a lot more expensive, and from other cost information that we have we think it would be another $15 million or $20 million to do this by nuclear.

Then the cost of fuel, I could not tell you. I do know that it is probably more expensive than the oil.

Mr. Yewchuk: You do not have any opinions as to the comparative cost?

Mr. German: I could not give you any figures on this, we do think the comparative cost would be more expensive, but whether it would be 10, 15 or 20 per cent, I could not really tell you.

Mr. Yewchuk: Is there any information available from experience with the *Lenin* on this?

Mr. German: There is very little information available on the *Lenin's* experience.

Mr. Yewchuk: To your knowledge, is there any pollutant material issued from nuclear-powered ships?

Mr. German: No, not to my knowledge.

● 1210

Mr. Yewchuk: We had previous witnesses who were discussing the possibilities of constructing tankers which are almost like an icebreaker in themselves, in that they are reinforced to such a degree that they rarely would require any assistance. Would you care to make any comments on that?

Mr. German: Yes. We believe that this is the only way that you are going to get the long-season tankers operating up there, because to start with—well, for instance, Humble Oil reckoned that it would have to take, or it would need a tanker of about 300,000 tons by almost 200,000 horsepower, and a tanker like that is probably 180 feet wide. There is not any way that an ordinary icebreaker or even a big icebreaker is going to be able to

[*Interprétation*]

rants il serait difficile, à mon avis, de justifier économiquement la création d'un brise-glace à énergie nucléaire fonctionnant toute l'année.

Ce serait peut-être une bonne idée dans la mer de Beaufort, mais pas dans l'est de l'Arctique.

M. Yewchuk: Quels sont les frais d'exploitation pour un bateau nucléaire par rapport à un navire fonctionnant avec du carburant normal?

M. German: Voulez-vous dire les frais d'exploitation annuels?

M. Yewchuk: Je veux savoir à combien cela revient. Vous avez dit qu'il était très cher de le faire fonctionner et de le construire.

M. German: C'est une question d'opinion. Il faudrait encore $20 millions environ pour se lancer dans la construction nucléaire. Donc s'il faut $80 millions pour un navire ou 120,000 chevaux, il faudra sans doute $100 millions pour un brise-glace nucléaire. Attention, ce ne sont là que des idées, ce n'est basé sur rien de précis. C'est notre opinion en ce moment. Nous n'avons pas eu l'occasion d'étudier ces questions à fond. Toutefois, l'énergie nucléaire reviendrait beaucoup plus cher et d'après les renseignements que nous avons, la différence serait d'environ $15 à $20 millions.

Je ne pourrais pas vous renseigner sur le coût du carburant. Il est certainement beaucoup plus coûteux que le pétrole.

M. Yewchuk: N'avez-vous aucune idée quant au prix comparatif?

M. German: Je ne peux vous donner aucun chiffre, nous pensons que le coût comparatif serait plus cher mais je ne peux vous dire si ce serait de 10, 15 ou 20 p. 100.

M. Yewchuk: Avez-vous eu des renseignements sur l'expérience faite avec le *Lenin*?

M. German: Très peu de renseignements nous ont été communiqués à ce propos.

M. Yewchuk: Savez-vous si les bateaux mus par l'énergie nucléaire déversent des substances polluantes?

M. German: D'après ce que je sais, non.

M. Yewchuk: D'autres témoins ont déjà mentionné la possibilité de construire des pétroliers qui seraient presque des brise-glace, dans la mesure où ils seraient renforcés de façon à pouvoir se passer d'aide, dans la plupart des cas. Pourriez-vous nous livrer vos observations à ce sujet?

M. German: Oui. Nous estimons que c'est la seule façon pour les pétroliers de naviguer dans ces parages pendant une grande partie de l'année. La *Humble Oil,* par exemple, a reconnu qu'elle devrait avoir un pétrolier de 300,000 tonnes et d'environ 200,000 cheveaux-vapeur ce qui ferait environ un navire de 180 pieds de large. Un brise-glace normal, voire un grand brise-glace, ne peut en aucune façon ouvrir un chenal pour un pétrolier de cette

[*Text*]

plow ahead of a tanker like that and really make things much easier for it. It has to do it itself. As a matter of fact, it would be a very insecure position for an icebreaker to be in, to be in front of one of those things. It is much better for this to be in behind it.

As a matter of fact, that is where the *John A. Macdonald* was most of the time, and when the big tanker got stuck, she would come up alongside and break the ice on either side, or on one side, and relieve the pressure, so that the big fellow could back off and get another start.

But it is just an assistance that you would expect to get from an icebreaker to help the tanker in relieving itself in breaking loose, if it happened to become beset or stuck in the ice. But as escorts, it is almost inconceivable. These things have to be able to manage it themselves.

Mr. Yewchuk: Well, from these remarks, it would appear then—or do you think that the idea of icebreakers will be obsolete pretty soon?

Mr. German: No, I think that they would be essential. When we are talking about the big tankers managing to do the ice navigation on their own, this is all assuming that they are operating at full power, without any problems. But it would be, I think, unlikely to expect that sooner or later one would not break a propeller blade, or there might be a shafting problem, or there might be something in the machinery and she loses one-half of her power or one-third of her power, and she would need icebreaker assistance in a case like that. You would not want to leave her there. You would have to get her out.

It depends on where she is, but if she happens to be caught on a drifting field of ice, for example, she could then be caught in the ice and moved into an area where she could go aground, and this could cause problems, quite apart from the fact that economically you would want to get her out of there and fix her and put her back in service as quickly as possible.

Mr. Yewchuk: So, in your view then, no matter how strong or reinforced a tanker is, it will still require an icebreaker along with it on a retrip, pretty well?

Mr. German: No, the icebreaker should just be in the region on call.

Mr. Yewchuk: I see.

Mr. German: You would have to. It is mainly a matter of being there somewhere in case there is trouble. Then she should be called, and she may have to go a few hundred miles to get to the tanker, or perhaps even 5,000 or 6,000 or 8,000 miles. But as long as she could get there and help the big fellow out, this is the main thing. This is why you would need an icebreaker of some substantial size so that she could get there within a matter of days.

When the *Louis St. Laurent* was accompanying *Manhattan* in Baffin Bay this past spring, there were many days they only made 11 or 12 miles progress in one day, and this is what happens when you get a ship that is really under-sized for the condition that it is trying to cope with.

It may be strong enough. It may be perfectly safe, with no damage to the ship. But if she can only go 20 miles in one day, it would take her a long time to get to the support of the ship that is in trouble 400 miles away.

[*Interpretation*]

taille et lui faciliter les choses. Le pétrolier doit s'ouvrir son chemin tout seul. En fait, un brise-glace courrait des grands risques s'il se trouvait devant l'un de ces navires géants. Mieux vaut se trouver derrière.

A propos, la plupart du temps, le *John A. Macdonald* suivant le pétrolier géant et lorsque celui-ci se trouvait en difficulté, le *Macdonald* passait à côté pour briser la glace et faire ainsi diminuer la pression, de sorte que le grand navire pût faire marche arrière et repartir.

De toute façon, il ne s'agirait que d'avoir recours à l'aide éventuelle d'un brise-glace afin de libérer un pétrolier qui est immobilisé, pris dans la glace. Envoyer un brise-glace comme escorte est une chose matériellement irréalisable. Les pétroliers géants doivent pouvoir se débrouiller tout seuls.

M. Yewchuk: Selon vous, les brise-glace ne seraient bientôt plus qu'un relent du passé?

M. German: Non, je pense qu'ils se révèleront indispensables. Lorsque nous disons que les grands pétroliers devraient être capables de naviguer tout seuls dans la glace, nous partons de l'hypothèse qu'à la puissance maximum de leurs machines, ils n'éprouveraient aucun problème. Toutefois, il faudrait s'attendre à ce que, tôt ou tard, un navire casse une lame d'hélice. Il pourrait également y avoir une défectuosité de transmission ou encore un problème de moteur qui ferait perdre au navire la moitié ou le tiers de sa puissance. Aussi, un brise-glace devrait l'aider en pareil cas pour qu'il ne soit pas immobilisé.

Tout dépend de l'endroit où il se trouve à ce moment-là mais si le pétrolier est sur une banquise à la dérive, par exemple, il pourrait s'échouer et cela créerait de grandes difficultés, sans tenir compte de l'aspect rentabilité qui exige qu'on débloque le navire, pour le réparer et le remettre en service, dès que possible.

M. Yewchuk: Donc, à votre avis, quelle que soit la puissance ou l'épaisseur des tôles d'un pétrolier, un brise-glace devrait les accompagner?

M. German: Non, le brise-glace devrait se trouver dans les parages pour répondre au signal de détresse.

M. Yewchuk: Je vois.

M. German: C'est indispensable. Il faut que les brise-glace soient dans les parages, en cas de nécessité. Il faudrait alors demander l'aide d'un brise-glace qui aurait à faire quelques centaines de milles, voire quelques milliers de milles pour rejoindre le pétrolier. L'essentiel c'est que le brise-glace puisse se rendre sur place et aider le pétrolier géant à se sortir d'embarras. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle il faudrait faire appel à des brise-glace géants qui pourraient arriver sur place en quelques jours.

Lorsque le *Louis St-Laurent* accompagnait le *Manhattan* dans la Baie de Baffin, le printemps dernier, il y avait des jours où il ne pouvait avancer que de 11 ou 12 milles, c'est ce qui arrive lorsque le navire ne répond pas aux conditions.

Il faut que le navire soit assez puissant. Il se peut que toutes les normes de sécurité soient respectées et que le navire ne coure aucun risque mais s'il ne peut avancer

[*Texte*]

Mr. Yewchuk: What about the 120,000 horsepower size? How far could it get?

Mr. German: Well, we feel that this is a size that could manage to get through almost the conditions up there in pretty short order.

Mr. Yewchuk: Well, how rapidly would it move?

Mr. German: Well, depending on where we are talking about—if you are talking about the Northwest Passage, and the eastern side, for example, with ice that six feet thick on the average, you would get a ship of that size going through the ice at a fairly steady 10 to 12 knots without any trouble at all.

• 1215

If she is under pressure, which can happen in some areas 10 or 15 per cent of the time, this might slow her up, she may even have to resort to backing and ramming the ice. However, she will still manage to get through several hundreds of miles, or at least 100 miles a day anyway, I would think, unless conditions are extremely severe.

When that happens it is usually a question of a very large field of ice being blown against the land or against another field of ice under the action of an extremely strong wind which does not last too long. Some of the skippers, I think, up there have taken the view that if you are under pressure and ice it is generally because of the wind. You take the key out of the ignition and lie down until the wind lets up and then you come back up, start up again and away you go, because the pressure has relieved.

A very large and powerful icebreaker would not be subjected to this very often; it would only be under extreme conditions.

Mr. Yewchuk: Last year we had a witness who was promoting the idea of the use of submarine tankers as a better method than surface shipping for transport of petroleum products. What is your view on this? In view of the fact that submarines would not normally require icebreaker service.

Mr. German: I keep thinking of what the *Hudson* found, the uncharted pinnacles.

Let us assume, though, that we are talking about a time when the proposed course for the submarine has been carefully charted and you know exactly what your problem is. A submarine of that size requires at least 300 to 400 feet depth of water to operate. The one you are talking about is about 180,000 tons dead-weight and it is close to 1,000 feet long. It is about 80 feet deep itself and you have to operate in water that is quite deep with a submarine like that. Even with a ship that has been carefully designed, instruments working perfectly and so on, if it takes a trim or changes its attitude by three or four degrees, you have to have depth of water underneath it or you are going to hit the bottom.

Assuming then that you have the depth, this limits, of course, where you can operate your submarine. Let us

[*Interprétation*]

que de 20 milles en une journée, il lui faudra longtemps avant de pouvoir venir en aide à un navire en détresse à 400 milles de là.

M. Yewchuk: Qu'en est-il des navires de 120,000 chevaux-vapeur? Jusqu'où pourraient-ils aller?

M. German: Nous estimons que des navires de cette puissance pourraient avancer rapidement dans n'importe quelle condition.

M. Yewchuk: A quelle vitesse avanceraient-ils?

M. German: Cela dépend de la région, si vous parlez du passage du Nord-ouest et du côté est, par exemple, où la glace a 6 pieds d'épaisseur en moyenne, un navire pourrait avancer à une vitesse moyenne de 10 à 12 nœuds sans aucune difficulté.

Si la glace exerce une pression sur le brise-glace, ce qui arrive dans certains parages pour 10 à 15 p. 100 du temps, sa vitesse peut ralentir et il est même possible qu'il doive charger. Toutefois, le brise-glace pourra parcourir quelques centaines de milles ou au moins 100 milles par jour à moins que les conditions ne soient extrêmement rigoureuses.

Généralement ce qui se passe c'est qu'une grande banquise est entraînée vers la terre ou vers une autre banquise sous l'action d'un vent extrêmement fort qui heureusement n'est que momentané. Certains capitaines ont avancé que si un brise-glace se trouve en butte à la pression de la glace, c'est dû uniquement au vent. Il suffit de couper les moteurs et d'attendre que le vent tombe. Ensuite vous renversez la vapeur et vous repartez car la pression de la glace s'est relâchée.

Un brise-glace géant et très puissant se trouve rarement en pareille situation. Sauf lorsque les conditions sont extrêmement rigoureuses.

M. Yewchuk: L'année dernière, un témoin préconisait l'utilisation de pétroliers sous-marins en avançant que ce serait une meilleure méthode que la navigation en surface pour le transport des produits du pétrole. Qu'en pensez-vous? En fait, les sous-marins ne devraient pas avoir recours aux services d'un brise-glace.

M. German: Je ne puis m'empêcher de penser à ce qu'a découvert le *Hudson*, les accidents du relief sous-marin qui ne sont pas indiqués sur les cartes.

Supposons, néanmoins, que l'itinéraire du sous-marin ait été soigneusement préparé et que vous sachiez exactement quels sont les problèmes. Un sous-marin de cette taille ne peut opérer que dans des eaux de 300 à 400 pieds de profondeur. Le sous-marin dont vous parlez aurait une taille d'environ 180,000 tonnes et une longueur de près de 1,000 pieds. Sa hauteur serait d'environ 80 pieds et il ne pourrait naviguer que dans des eaux d'une profondeur assez importante. Même s'il s'agit d'un navire dont la conception et les instruments de bord sont parfaits, s'il modifie son cap ne fusse que de 3 ou 4 degrés, il pourrait toucher le fond.

Partons de l'hypothèse que la profondeur est suffisante, ce qui limite, évidemment, le rayon d'action de votre

[*Text*]

just take two or three proposed courses. One would be under the Beaufort Sea ice pack directly across the Pole to Europe. That would be a good service for a submarine. Nobody knows quite what the conditions are underneath the ice, whether there are any of these submerged pinnacles that the *Hudson* discovered last time she went around. If the water depth is there, the submarine solution could be quite good in that application.

Through the Northwest Passage it would seen to be guilding the lily a bit, I think, to use a very expensive submarine for that kind of a service. You would still want to provide icebreaker assistance in case the submarine got into trouble. If a ship can lose a propeller, so can a submarine, or have a machinery failure problem. You would still have to reach that sub wherever she happened to be and it might be more difficult, since she is under the ice, to find her.

I think the sub solution is probably a good one where there is no way that you can think of an economical surface solution. Does that answer the question?

Mr. Yewchuk: Yes. Is there any research being done in this area at the present time that you know of, any significant amount of research, say, by government or private institution?

Mr. German: In submarine?

Mr. Yewchuk: The comparative usefulness of submarine against surface shipping.

Mr. German: The only research I know of that is being done there is being done by the company itself. I think you are talking about General Dynamics; I think they are looking into this.

Mr. Yewchuk: Yes.

Mr. German: There is another sub, I think, being developed in the south part of the United States. I think it is all private. I do not believe there is any government study going on. There may be, but if there is I do not know about it.

Mr. Yewchuk: Is it your view then that the operating cost of a submarine should be quite a bit greater than that of a surface ship?

Mr. German: Inevitably. I think your crew costs would be higher. You would have to pay your crew quite a bit more than you would with a surface ship for one thing. The capital cost of constructing a submarine would be much higher than for a surface ship, so your write-off costs would be higher. The fuel consumption would be a little bit lower. On the other hand, however, right at this point the insurance is completely unpredictable; I would not even want to guess at what that would be. It is bad enough with a surface ship up there. What the insurance picture would be for a submarine, I have no idea. I think it would be a situation where they would have to insure themselves somehow. That would be a problem.

Preventive maintenance on a sub would probably run higher than it would with a surface ship. Then you have an expensive problem in your terminals with a submarine; they would probably be submerged for...

[*Interpretation*]

sous-marin. Prenons par exemple 2 ou 3 itinéraires possibles. L'un passerait sous la banquise de la Mer de Beaufort et traverserait le pôle pour arriver en Europe. Ce serait pas mal pour un sous-marin! Personne ne peut dire avec précision ce que l'on trouve sous la glace, s'il y a oui ou non des accidents de reliefs comme en a découvert le *Hudson*. Si la profondeur était suffisante, l'emploi de sous-marins serait une solution valable.

Assurer pareils services dans le passage du Nord-Ouest grâce à un sous-marin ne pourrait que dorer notre blason. Les brise-glaces s'avéreraient toujours nécessaires, une fois le sous-marin en détresse. Si un navire peut perdre une hélice ou connaître un problème de propulsion, c'est également vrai pour un sous-marin. Il faudrait toujours être en mesure d'atteindre le sous-marin et cela pourrait se révéler plus difficile étant donné qu'il se trouve sous la glace.

L'utilisation de sous-marins pourrait se révéler une solution valable si l'on ne pouvait trouver une solution rentable dans le cadre de la navigation en surface. Cela répond-il à votre question?

M. Yewchuk: Avez-vous eu connaissance de recherches en cette matière, je veux parler de recherches de grande envergure entreprises par le Gouvernement ou par des organismes privés?

M. German: Sur les sous-marins?

M. Yewchuk: Une étude comparative de rentabilité sur les sous-marins et les navires de surface.

M. German: Les seules recherches dont j'ai entendu parler sont celles entreprises par la compagnie elle-même. Vous parlez sans doute de *General Dynamics*, je pense qu'ils étudient la question.

M. Yewchuk: Oui.

M. German: Je pense qu'au Sud des États-Unis, on met au point un autre sous-marin. C'est une affaire privée et je ne crois pas que le Gouvernement étudie la question. Il se peut que des recherches aient lieu à l'heure actuelle mais je n'en ai pas eu connaissance.

M. Yewchuk: Pensez-vous que les frais d'exploitation d'un sous-marin seraient beaucoup plus importants que les frais d'exploitation d'un navire de surface?

M. German: Absolument. Les frais d'équipage seraient beaucoup plus élevés. Il faudrait assurer à votre équipage des traitements de loin plus importants que ceux des marins d'un navire de surface. Le prix de revient d'un sous-marin, d'autre part, dépasse de beaucoup celui d'un navire de surface, aussi vos frais seraient plus élevés. La consommation de carburant serait relativement moindre. Néanmoins, on ne peut prévoir quel serait le montant des primes d'assurance, je n'essaie même pas de le deviner. Elles sont déjà assez élevées pour un navire de surface. Quelle serait l'attitude des assurances pour les sous-marins, je ne pourrais vous le dire. Il faudrait sans doute que les compagnies de navigation s'assurent elles-mêmes ce qui créerait un sérieux problème.

L'entretien préventif d'un sous-marin serait sans doute plus onéreux que celui d'un navire de surface. Il faudrait également envisager de grandes dépenses aux stations de sous-marins qui seraient sans doute en plongée pour...

[*Texte*]

Mr. Yewchuk: You are suggesting that at this time this would probably not be a reasonable thing to pursue much further.

Mr. German: I think, in due course it will become a solution when the time comes to ship stuff across the Pole directly to Europe, for example, onto the Beaufort Sea ice pack—maybe the only solution. However, to me, this is much farther away than the problem of getting ore out of Baffin Island for example, or sulphur, zinc, copper and other minerals out of the eastern Arctic. This would probably come first.

Mr. Yewchuk: I was thinking, primarily, of servicing the western Arctic.

Mr. German: Oil and gas?

Mr. Yewchuk: Yes.

• 1220

Mr. German: There again, I think, say, from King Christian Island, you would probably bring your gas down from King Christian Island or that area through the Northwest Passage into the Eastern Arctic, so you only have a relatively short distance in the extremely heavy ice of the Western Arctic, and it would seem to me that the submarine would be an unnecessarily expensive solution to that problem.

The Chairman: Are you referring to Prudhoe Bay, Mr. Yewchuk?

Mr. Yewchuk: In part, although that is not really our problem, I guess.

Mr. German: If you are shipping, again, to the Eastern Seaboard from Prudhoe Bay through the Northwest Passage, your main problem with Prudhoe Bay, I think, would be terminals. You can go from Prudhoe Bay through the shallower part and you can pretty well avoid the Beaufort Sea ice-pack, the heavy ice-pack from Prudhoe Bay most of the way. My own view is that this would be a surface solution from Prudhoe Bay, unless you were going directly to Europe in which case you might consider subs, as I said before, across the Pole.

Mr. Yewchuk: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: I would like to go a bit further on this submarine question. We were given to understand, at least we got the impression when we heard from the witnesses on the submarine possibility that the later the decision on the TAPS pipe line the greater the possibilities of the submarine alternative become feasible. Now it seems that the TAPS pipe line is not going to be approved for at least another few months and may never be approved. Are you firmly convinced that between surface and submarine transport from Prudhoe Bay through the Northwest Passage that surface transport has a very substantial cost advantage over submarine transport? Are you convinced of this?

[*Interprétation*]

M. Yewchuk: Vous pensez donc qu'à l'heure actuelle il vaudrait mieux ne pas trop se préoccuper de ce problème.

M. German: Je pense qu'en temps et lieu utiles, ce serait peut-être une solution valable lorsque les navires auront à traverser le Pôle pour se rendre directement en Europe en passant, par exemple, par la banquise de la mer de Beaufort. Il se peut même que cela soit la seule solution possible. En ce qui me concerne, nous en sommes encore loin, bien plus loin que de transporter les minerais de l'île de Baffin, le surfure, le zinc, le cuivre et d'autres matières minérales de l'est de l'Arctique. Ces questions sont sans doute prioritaires.

M. Yewchuk: A l'origine, je pensais à desservir l'Arctique de l'Ouest.

M. German: En mazout et en essence?

M. Yewchuk: Oui.

M. German: Là encore, si nous parlons, par exemple, de l'île King Christian, il est possible de se procurer de l'essence sur cette île ou dans cette région, et de la faire passer par le Passage du Nord-Ouest pour atteindre l'Arctique oriental; il n'y a donc qu'une petite distance à parcourir dans la glace extrêmement épaisse de l'Arctique occidental; il semble, par conséquent, qu'un sous-marin représenterait une solution excessivement coûteuse.

Le président: Monsieur Yewchuk, voulez-vous parler de la baie de Prudhoe?

M. Yewchuk: En partie, bien que cela ne constitue pas vraiment notre problème.

M. German: Une fois encore, si vous expédiez de la marchandise par bateau en partant de la baie de Prudhoe pour aller sur les côtes orientales, par l'intermédiaire du Passage du Nord-Ouest, notre problème principal, en ce qui concerne la baie de Prudhoe, sera, à mon avis, celui du terminus. Il est possible, en partant de la baie de Prudhoe, de naviguer dans les zones les moins profondes et d'éviter la banquise de la région de Beauport, la banquise épaisse de la baie de Prudhoe, pendant la plus grande partie du chemin. Cela constituerait une solution à la navigation de surface en partant de la baie de Prudhoe, à moins que vous ne désiriez aller directement en Europe, auquel cas vous pourriez envisager, comme je l'ai dit auparavant, de passer par le pôle.

M. Yewchuk: Merci, monsieur le président.

Le président: J'aimerais parler davantage de cette question de sous-marins. On nous a fait comprendre, du moins c'est l'impression que nous avons eue après avoir entendu les témoins qui nous ont parlé des possibilités éventuelles d'acquisition de sous-marins, que plus tard on prendrait la décision relative au pipe-line TAPS, plus les possibilités d'utiliser les sous-marins deviendraient évidentes. Il semble maintenant que le pipe-line TAPS ne sera pas approuvé avant quelques mois; ce projet peut d'ailleurs ne jamais être approuvé. Êtes-vous vraiment convaincu, qu'entre la navigation par surface et le transport par sous-marin, en partant de la baie de Prudhoe et en naviguant par le Passage du Nord-Ouest, le transport

[*Text*]

Mr. German: Yes, I think we are. Through the Prince of Wales Straits and that route to Prudhoe bay or the Mackenzie Delta area, we are convinced that the surface solution would be the more economical one and more practical for the near term really because there are other factors that have to be gone into for the submarine solution, terminals for example, would be one.

The Chairman: How about the depths in Lancaster Sound? We were told that the *Hudson* has found ice gouges at the bottom of Lancaster Sound and this would mean it is much shallower than people expected prior to this discovery. Is this correct?

Mr. German: The depth of water in Lancaster Sound?

The Chairman: Is it too shallow for submarines and does the discovery by, I think it was the *Hudson* last year of ice gouges at the bottom of the passage indicates that submarine traffic there is really out of the question.

Mr. German: I am not sure I can really give you a factual answer on that. I believe the water depths in the Lancaster Sound are not really sufficient to be comfortable, but they, in general, do exceed 400 feet. However, I am not certain about this and I have no reason to suspect that it may be too shallow there.

The Chairman: I see. You mentioned a lead time of six or seven years to construct a large icebreaker. If—this is part of the reason why the Committee decided to look at the question—the government were to authorize the drawing of plans for an icebreaker how much of this lead time would be eliminated?

Mr. German: Do you mean the time required to draw the plans?

The Chairman: Getting everything ready for the construction of an icebreaker, right up to the calling of tenders on an icebreaker, how much time would this eliminate?

• 1225

Mr. German: For a big icebreaker I think it would eliminate about 12 to 18 months.

The Chairman: We still would end up with about five years for construction?

Mr. German: Yes. You would have to allow 18 months for the preparation of a design because a certain amount of unusual research has to go into it in this case. For instance, who can manufacture tail shafts that are four feet in diameter, and roll steel plate 3½ inches thick? There may be some areas of that sort that may take a little longer than usual to work out.

[*Interpretation*]

par surface constitue un véritable avantage en ce qui concerne le prix de revient, par rapport au transport par sous-marin? En êtes-vous réellement convaincu?

M. German: Oui, je le pense. En ce qui concerne le Détroit du Prince de Galles et l'itinéraire menant à la baie de Prudhoe ou à la région du Delta du Mackenzie, nous sommes persuadés que la solution de navigation en surface serait bien plus économique et bien plus pratique pour les années à venir, car il y a, en fait, d'autres facteurs dont il faut tenir compte si l'on désire adopter la solution des sous-marins, à savoir, par exemple, le problème des terminus.

Le président: Oui; et au sujet des profondeurs du Lancaster Sound? On nous a dit que la compagnie *Hudson* avait trouvé des blocs de glace au fond du Lancaster Sound; ceci reviendrait à dire qu'il est beaucoup moins profond qu'on ne s'y attendait. Est-ce exact?

M. German: Vous voulez parler de la profondeur de l'eau dans le Lancaster Sound?

Le président: N'est-il pas assez profond pour les sous-marins? La découverte faite l'an passé, par, je crois, la compagnie *Hudson*, de blocs de glace dans le fond du passage, indique-t-elle que la navigation de sous-marins est absolument hors de question dans cette région?

M. German: Je ne suis pas certain de pouvoir vous donner une réponse précise à ce sujet. Je ne pense pas que la profondeur de l'eau dans le Lancaster Sound soit réellement suffisante pour être valable, mais en général, elle dépasse 400 pieds. Néanmoins, je ne suis pas certain de ce chiffre et je n'ai aucune raison de penser qu'il n'y aurait pas assez de profondeur à cet endroit.

Le président: Je vois. Vous avez parlé d'un délai de 6 ou 7 ans pour la construction d'un gros brise-glace. Si, et ceci est l'une des raisons pour lesquelles le Comité a décidé de se pencher sur cette question, le gouvernement devait autoriser la préparation des plans pour la construction d'un brise-glace, quelle proportion de ce délai pourrait être éliminée?

M. German: Voulez-vous parler du temps nécessaire à préparer les plans?

Le président: Du temps nécessaire à préparer tout ce qu'il faut pour la construction d'un brise-glace, y compris le temps de faire les offres pour l'exploitation du brise-glace; combien de temps pourrait-on économiser?

M. German: Il me semble que pour un gros brise-glace, on économiserait de douze à dix-huit mois.

Le président: Mais en fin de compte, il faudrait tout de même au moins cinq ans pour la construction?

M. German: Oui. Il faudrait accorder environ 18 mois pour la préparation des plans, car, dans ce domaine, il faut accomplir une certaine quantité de recherches plutôt inhabituelles. Par exemple, qui peut manufacturer des arbres de transmission de 4 pieds de diamètre et des tôles d'acier de 3½ pouces d'épaisseur? Certains problèmes de cet ordre nécessitent des délais quelque peu plus longs avant d'être résolus.

[*Texte*]

The Chairman: In the present state of the art is the large icebreaker construction art sufficiently advanced for the government to say, fine, we want to protect ourselves against undue delay, we want you people to design an icebreaker right now, although we are not going to use the plans until commercial use of the Eastern Arctic becomes more of a certainty? Does this make any kind of sense right now?

Mr. German: I think it does, because the sooner we come to grips with the inevitable questions or problems the sooner they will be solved. We do not really anticipate that there will be any insoluble problems. But, as I said before, there are questions that have to be gone into. For example, in the structural design of a ship, normally if you design a ship of this size, as we have done in the past, it would wind up with an ice belt shell plate thickness of something like 3½ inches. We may find that there is nobody in Canada that can roll 3½ inches, so we may have to go to high tensile steel and make it a bit thinner. These are questions that have to be gone into. It does not mean it cannot be done but it does mean that decisions would have to be made that normally would be made quite quickly, and it would take more time.

Mr. Buchanan: In the first 12 to 18 months, in respect of the $80 to $90 million, what percentage of your cost are you looking at?

Mr. German: The design per se usually costs, in very very round figures, about three quarters of 1 per cent, or 1 per cent of the cost of the ship. I think in a ship of this size though it would be less than that.

Mr. Buchanan: Perhaps you are looking at a maximum of $1 million.

Mr. German: Yes.

I would like to qualify this somewhat because in a case of a ship that is so far beyond the usual, the norm, it would be very wise of course, in the development of that ship, to undertake more than the usual number of tests. I am talking about model tests and this kind of thing—basic design study research, if you like—and the cost of tests can run up. We have had test programs that have cost upwards of $50,000 to $75,000 that have to be paid to the model tank establishments, and the costs of model ice tests are likely to be a little on the expensive side. When I say "expensive" I am speaking, within my own terms, probably in the $30,000 to $50,000 bracket. It is not really expensive from the over-all standpoint but it does add to the initial design study costs of it.

Mr. Buchanan: As soon as a decision is made that there is something commercially viable and there is an intention to exploit it, what time frame are you looking at on the construction of the tankers, or whatever they are called?

Mr. German: To build the tankers themselves?

[*Interprétation*]

Le président: Dans l'état actuel de cette technologie, la construction des gros brise-glace est-elle suffisamment avancée pour que le gouvernement puisse dire: «Très bien, nous voulons éviter les pertes de temps inutiles; nous voulons que vous nous mettiez au point un brise-glace dès maintenant, bien que nous n'ayons pas l'intention d'utiliser les plans avant que l'utilisation commerciale de la région orientale de l'Arctique ne devienne plus probable»? Cela serait-il possible dès maintenant?

M. German: Je le pense, car plus vite nous nous attaquerons aux problèmes véritables, plus vite, ils seront résolus. Nous ne prévoyons pas vraiment de problèmes insolubles, mais, comme je l'ai dit auparavant, il y aura des questions à étudier. Par exemple, en ce qui concerne la mise au point de navires, au niveau de la structure, lorsqu'on construit un navire de cette taille, comme nous l'avons déjà fait par le passé, il s'avère que l'on a besoin, pour la protection contre la glace, de plaque de tôle d'acier de quelque 3½ pouces d'épaisseur. Il se peut que personne au Canada ne soit en mesure de nous fournir ces tôles de 3½ pouces d'épaisseur; nous devrons peut-être utiliser des aciers hautement extensibles et faire des plaques un peu plus minces. Ce sont là des problèmes qu'il faut étudier. Cela ne veut pas dire que l'on ne pourra pas arriver à les résoudre. Mais cela revient à dire que des décisions qui pourraient être prises assez rapidement, d'habitude, nécessiteront un peu plus de temps.

M. Buchanan: Au cours des 12 ou 18 premiers mois, en ce qui concerne les $88 millions de dollars, quel pourcentage du prix de revient sera concerné?

M. German: La réalisation des plaques en elles-mêmes coûte, environ et en général, ¾ de 1 p. 100 ou 1 p. 100 du prix de revient du navire. Je pense néanmoins que pour un navire de cette taille, cela reviendrait un peu moins cher.

M. Buchanan: Vous parlez donc d'un maximum d'environ un million de dollars.

M. German: Oui.

J'aimerais apporter quelques précisions supplémentaires à ce sujet; dans le cas d'un navire de ce genre, c'est-à-dire d'un navire si inhabituel, il serait peut-être valable, lors de la mise au point d'entreprendre des tests plus nombreux qu'à l'habitude. Je pense, par exemple, aux tests sur maquette, etc., et aux recherches sur les mises au point de base; ceci peut faire augmenter le prix de revient des tests. Nous avons déjà vu des programmes de tests qui sont revenus à $50,000 à $75,000; ces sommes doivent être payées aux établissements réalisant les maquettes, et le prix de revient des tests pour la glace seront de toute vraisemblable assez élevés. Lorsque je dis «assez élevés», je parle de chiffres compris en $30,000 et $50,000. Ce n'est pas vraiment très cher si l'on considère l'ensemble du projet, mais cela fait augmenter le prix de revient des études initiales du projet.

M. Buchanan: Dès que l'on aura décidé que l'entreprise est viable au point de vue commercial et que l'on aura manifesté l'intention de l'exploiter, quels délais vous faudra-t-il pour la construction du navire, quel que soit son nom?

M. German: Pour la construction des navires eux-mêmes?

[*Text*]

• 1230

Mr. Buchanan: Right. In other words, there is a time lag involved in the construction of those as well.

Mr. German: Assuming that an oil company was prepared to go ahead and build, I think you would have to talk in terms of four years to build one of those. Three to four years because they will also design problems that will have to be worked out. We are talking in terms of 180,000 or 200,000 horsepower, special propellers and so on. A certain amount of engineering has to be done that would not normally have to be done.

It it was just an ordinary tanker of that size for the open water, it could be built in something over one year—14 months to 15 months. The Japanese have built them even faster but this is a rather special case. Because of the basic engineering and research needed especially for the first ones, you have to add another one and a half years.

Mr. Buchanan: You are probably looking at a three-year gap between the time it would take you to construct the tanker which you would need and the construction of the icebreaker which you would need to service it?

Mr. German: Yes. In practical terms, it might not take quite that long because we do not know just how much work Humble Oil has already done along these lines, for example. They have been working away at this now for some time. I believe they have stopped for the time being. Just how much they got done in the way of preliminary studies and engineering studies is something that we are not too sure of. They may have solved a lot of these problems.

Mr. Buchanan: What costs are we looking at for these 300,000-ton tankers?

Mr. German: I would think in the order of $50 million or $60 million, built over here that is.

Mr. Buchanan: Getting back to the Chairman's question, if the government was to make a decision, we have heard that the commitments for the preliminary design, which involves one and a half years could be done for less than $1 million. Then the government decides to go ahead with the construction and calls tenders. At some point, they might want to cut their losses. In the first year and a half, you are only looking at $1 million. It is possible to break it down that way. In the seventh year, the government is going to be into the thing for $80 million or $90 million. After three years, they may have committed only $20 million or $25 million.

Mr. German: First of all, once you have started building your ship, the orders have already been placed for the machinery, propellers and electronic gear and the materials of course. Let us say that you cut it off after a year having decided that you do not want this ship at all. Then, what you have to face, of course, is shipyard cancellation charges. After a year on a ship like this, it is pretty hard to guess but there would be a cut-off settlement, there is no question. Just what percentage it would be at this point I would not want to guess. It depends on how much of the ordering has been done and how far their subcontractors have proceeded with their

[*Interpretation*]

M. Buchanan: Très bien. En d'autres termes, il faut aussi du temps pour la construction des ces navires.

M. German: Si l'on supposait qu'une société pétrolière était disposée à en construire, je pense qu'il faudrait penser à environ trois ou quatre ans pour en construire un, parce qu'il y a aussi des problèmes de dessin qui n'ont pas encore été résolus. Nous parlons de navires de l'ordre de 180,000 à 200,000 chevaux-vapeur, avec des hélices spéciales et ainsi de suite. Il faut résoudre d'abord certains problèmes techniques dont on n'aurait pas à se préoccuper autrement. S'il s'agissait d'un pétrolier ordinaire de cette dimension pour les eaux claires, il pourrait être construit en peu plus d'un an, soit 14 ou 15 mois. Les Japonais en ont construit encore plus rapidement, mais c'est un cas plutôt spécial. A cause de la recherche et de la technique impliquées, spécialement pour les premiers, il faudrait ajouter une autre année et demie.

M. Buchanan: Vous pensez probablement à un espace de trois ans entre le temps que cela vous prendrait pour construire un pétrolier dont vous auriez besoin et la construction d'un brise-glace nécessaire pour le seconder?

M. German: Oui. Dans la réalité, cela pourrait ne pas prendre autant de temps parce que nous ne savons pas exactement où en est rendu *Humble Oil* dans ce domaine, par exemple. Ils ont déjà fait des recherches depuis quelque temps. Je crois qu'ils ont arrêté actuellement, mais nous ne sommes pas sûrs où ils sont parvenus dans leurs études préliminaires et dans la recherche technique. Ils peuvent avoir résolu beaucoup de ces problèmes.

M. Buchanan: Combien pensez-vous que ces pétroliers de 300,000 tonneaux coûteraient?

M. German: Je penserais que ce serait de l'ordre de $50 ou $60 millions, s'ils étaient construits ici.

M. Buchanan: Pour en revenir à la question du président, si le gouvernement prenait une décision, nous avons entendu dire que les engagements pour le dessin préliminaire, qui porte sur un an et demi, pourraient être faits pour moins de $1 million. Si ensuite le gouvernement décidait de passer à la construction et d'appeler les soumissions, il pourrait diminuer les coûts à quelque endroit. Au cours des premiers dix-huit mois, vous pensez que cela ne coûterait qu'un million de dollars. Il serait possible de diminuer les frais ainsi. Dans la septième année, le gouvernement aura alors déboursé quelque $80 ou $90 millions. Après trois ans, il aurait pu s'engager pour $20 à $25 millions.

M. German: Tout d'abord, une fois que vous avez commencé à construire un navire, les commandes de machinerie, d'hélices, d'instruments électroniques et des matériaux ont déjà été faites. Supposons que vous vouliez abandonner la construction après un an, pensant que vous ne voulez plus de ce navire. Vous devez alors faire face à des frais de résiliation de contrat. Après un an, pour un navire de ce genre, il est assez difficile de deviner quel serait le coût de cette annulation, mais il y en aurait certainement un. Je ne saurais dire quel serait le pourcentage de ce coût. Cela dépend des commandes qui ont été faites et du point où en sont rendus les

[*Texte*]

orders. There would definitely be settlement charges that would be less than the full price of the ship as you went along.

Mr. Buchanan: I would gather once you are into construction you would be into a fairly substantial part of your total costs.

Mr. German: After a year had gone by it would be a fairly substantial sum.

Mr. Buchanan: Our function is really to determine whether a recommendation should be made that the government should or should not be moving in this area. I suppose it is a loaded question, to a degree, to ask you what your feelings are. In the present state of commercial commitment and in the present stage of design in your field, what should be done?

• 1235

Mr. German: We feel it is prudent to get started in view of the lead time requirements. I think there is a build-up of pressure, there is bound to be, to start mining the ore and oil and take out the gas that has already been found. Exploration is still going ahead full blast and I do not believe exploration is being carried on with a view just to finding the stuff and then forgetting about it. I think the pressure to mine these things and remove them will build up and it would be a very bad thing if we were caught here without necessary provisions to safeguard our interests—I am talking about Canadian interests in the Arctic—once commercial systems were put in operation to remove these products.

Mr. Buchanan: I suppose you have to see Baffin Island as a most likely one.

Mr. German: Yes, one in the near future.

Mr. Buchanan: This would be getting into ore carriers. Would you be looking for the same special types of construction or would you be looking into considerably shorter periods than three to four years?

Mr. German: For ore carriers for Baffin Island, this would be shorter.

Mr. Buchanan: If you had to use icebreakers, your need would be less...

Mr. German: And it would be a smaller icebreaker. If you are talking about the Eastern Arctic, yes, 60,000 horsepower or something of that sort would be simpler and a shorter job to design and to build. There is no real problem about designing and building the ore carriers for that particular service: it would probably be a three-year period or less.

The Chairman: How much more expensive would the ore carriers required to service the Mary River iron deposits, if they were developed, be compared to the normal iron ore carriers? Could you give us any idea?

Mr. German: About 30 or 40 per cent more.

The Chairman: And what does an ordinary large iron ore carrier cost?

[*Interprétation*]

sous-contracteurs. Il y aurait certainement des frais d'annulation qui seraient moindres que le prix total du navire.

M. Buchanan: Si je comprends bien, une fois la construction commencée, une bonne partie des frais ont déjà été encourus.

M. German: Après un an, ce serait une somme plutôt importante.

M. Buchanan: Il s'agit pour nous de décider si nous devons recommander au gouvernement d'aller ou non dans cette région. Je suppose que c'est une question plutôt difficile, mais nous vous demandons votre avis. Que devrait-on faire, étant donné les engagements commerciaux actuels et le stade où en est rendue actuellement l'architecture navale?

M. German: Nous pensons qu'il est prudent de nous baser sur les exigences du temps. Je pense qu'une pression s'exercera pour que l'on commence à exploiter le minerai, le pétrole, et le gaz qui ont déjà été découverts. L'exploration se poursuit toujours à plein rendement et je ne crois pas que l'on ne vise qu'à trouver ces richesses pour ensuite les oublier. Je pense que la pression pour que l'on exploite ces mines s'élèvera et il serait très mauvais que l'on nous surprenne sans les dispositions nécessaires pour sauvegarder nos intérêts, je parle des intérêts canadiens dans l'Arctique, une fois que des systèmes commerciaux seront mis en opération pour transporter ces produits.

M. Buchanan: Je suppose qu'il faut considérer l'île de Baffin comme l'un des endroits les plus probables.

M. German: Oui, c'en sera un très bientôt.

M. Buchanan: Il faudrait alors des navires transporteurs de minerai. Penseriez-vous aux mêmes types spéciaux de construction ou penseriez-vous plutôt à des périodes plus courtes que trois ou quatre ans?

M. German: En ce qui concerne les transporteurs de minerai pour l'île de Baffin, la période serait plus courte.

M. Buchanan: Si l'on devait utiliser des brise-glace, il faudrait moins...

M. German: Et il faudrait un brise-glace plus petit. Si vous parlez de la partie est de l'Arctique, oui, ce serait plus simple et plus rapide de dessiner et de construire des navires de 60,000 chevaux-vapeur ou environ. Il n'y a pas de problème réel quant au dessin et à la construction des transporteurs de minerai pour ce service particulier: ce serait probablement une période de trois ans ou moins.

Le président: Quelle serait la différence du coût des transporteurs de minerai requis pour transporter les dépôts de fer de la rivière *Mary*, s'ils étaient exploités, en comparaison avec les transporteurs de minerai de fer ordinaires? Pourriez-vous nous donner une idée?

M. German: Environ 30 ou 40 p. 100 de plus.

Le président: Et combien coûte un grand transporteur de minerai de fer ordinaire

[*Text*]

Mr. German: A 150,000-ton ore carrier—if you do not hold me to this figure as being exact—and if you are talking of foreign-built which they usually are, it would be about $18 or $20 million.

The Chairman: So it could be another $10 million; it could be up to 50 per cent.

Mr. German: It could be another $8 to $10 million.

The Chairman: Of course, we are getting into complete speculation here but presumably it would take a number of ore carriers, more than one or two to service a field like the one at Mary River or would one or two ore carriers be...

Mr. German: Probably several. I am not too sure of the volume that has to be removed. I imagine it is up in the million ton a year bracket or more. I think there would be a small fleet but just how many, I could not say.

The Chairman: You would have several ore carriers costing at least $8 million more than normal apiece, plus an ice-breaker in the vicinity of 50 to 60,000 horsepower at a cost of—did you say approximately—if it were Canadian built at least $60 to $70 million. Is that correct?

Mr. German: If it were Canadian built it would probably be around $60 million.

The Chairman: I am sorry, Mr. Buchanan.

Mr. Buchanan: That is fine.

Mr. Barnett: In another area of questioning, not necessarily to pursue it at length, what facility or basic research outside of resources of an individual firm are available? I had an opportunity a number of years ago of seeing this tank for testing of hull designs at the National Research Council facilities on Montreal Road. I was quite intrigued by it and I never had an opportunity of pursuing any further the question of what kind of facilities under federal government auspices there are engaged in this kind of research. Could you give us something on that?

Mr. German: Yes.

Mr. Barnett: Also if you had any knowledge of the research in ice dynamics or the kind of research activities that are going on either under government auspices or in universities that would be available as support to the actual work being done by the people responsible for designing a specific project.

Mr. German: I see. At the present time we probably would have to go outside the country to do our model testing because the best model testing at the moment—or as is known anyway—would be done in artificially-made but saltwater ice. This would be ice that is built to specifications, the right strength, the right elastic modulus, the right properties to behave like real full-scale ice under model conditions.

This is an art that has been fairly recent in its development. *Wartsila* in Finland have such a tank which was financed by the International Esso Oil Company, I

[*Interprétation*]

M. German: Un transporteur de minerai de 150,000 tonneaux, si vous ne voulez pas un chiffre absolument exact, et si vous parlez des navires construits à l'étranger, comme ils le sont habituellement, ce serait environ $18 à $20 millions.

Le président: Ce serait donc un autre $10 millions, soit environ jusqu'à 50 p. 100.

M. German: Ce serait un autre $8 à $10 millions.

Le président: Bien sûr, nous ne faisons que spéculer ici, mais il faudrait probablement un certain nombre de transporteurs de minerai, plus d'un ou deux, dans le cas d'une région comme la rivière *Mary*, ou est-ce qu'un ou deux transporteurs de minerai seraient...

M. German: Il en faudrait problablement plusieurs. Je ne suis pas certain du volume de minerai qui doit être transporté, mais j'imagine que c'est environ un million de tonnes par année. Je pense qu'il y aurait une flottille, mais je ne saurais dire le nombre exact.

Le président: Il faudrait plusieurs transporteurs de minerai coûtant au moins $8 millions de plus que les navires ordinaires chacun, plus un brise-glace dans le voisinage, d'environ 50,000 à 60,000 chevaux-vapeur, qui coûte environ, d'après vous, s'il était construit au Canada, au moins $60 à $70 millions. Est-ce exact?

M. German: S'ils étaient construits au Canada, ce serait environ $60 millions.

Le président: Je m'excuse, monsieur Buchanan.

M. Buchanan: C'est très bien.

M. Barnett: Sur un autre sujet, sans vouloir prolonger, quelles installations ou recherches de base sont disponibles en dehors des ressources d'une firme individuelle? J'ai eu l'occasion il y a quelques années de voir un réservoir qui sert à des essais de coques, aux installations du Conseil national de recherches, Chemin de Montréal. Cela m'a beaucoup intrigué et je n'ai jamais eu l'occasion d'étudier la question plus avant, pour savoir quelles installations du gouvernement fédéral procèdent à ce genre de recherches. Pourriez-vous nous donner une idée là-dessus?

M. German: Oui.

M. Barnett: Si vous pouviez aussi nous donner une idée de la recherche qui s'est faite en dynamique de la glace ou du genre de recherches qui se font sous l'égide du gouvernement ou dans des universités, qui pourraient aider au travail fait actuellement par les responsables du dessin pour un programme spécifique.

M. German: Je vois. Actuellement, nous devrions aller en dehors du pays pour essayer nos modèles, parce que le meilleur moyen de le faire actuellement, c'est-à-dire le moyen qui est connu présentement, serait dans de la glace artificielle, mais de la glace faite d'eau de mer. Cette glace est faite selon certaines spécifications, elle doit avoir une certaine force, une certaine élasticité, et les mêmes propriétés que la glace réelle.

C'est une technique plutôt récente. *Wartsila*, en Finlande, ont un tel réservoir, qui a été financé par la *International Esso Oil Company*, je crois, et qui appar-

[*Texte*]

believe, and they turned this back to *Wartsila*. The Russians have had one for many years. They have two saltwater ice tanks in the United States, I believe. I do not think we have one yet, to my knowledge. National Research Council have a testing tank but it is not an ice tank. They have very good facilities there.

• 1240

Mr. Barnett: It is some years ago since...

Mr. German: They have a very good facility for testing self-propelled models and towed models and they can create waves in the tank and they have propeller tunnels, and so on, but they do not have an ice-making facility, at least not to our knowledge. So, you are left with the other option of using artificial ice as a medium. This is done in England and in Holland. We do not really have a good facility for doing it here, although it can be done here. Laval University in Quebec, for example, have a facility for doing it, but it is very new and we are not just too sure how far along the road they have gone. There is a certain learning period associated with it. At the moment we would be inclined to go to a salt-water tank outside the country for the basic research, primarily because it does not exist here. That is the first thing.

The second thing is that on ice dynamics the whole question of modelling and testing for ice conditions is complex because you have to know what the strength factors of the real ice are, its elasticity and its snow-cover properties. They have a whole meld in the Arctic. You have so many different ice conditions and they are very, very hard to identify, and you must reduce this to a reference plane. The reference, of course, you usually assume is a flat sheet of ice and then you model your artificial ice to reproduce those properties in the correct scale and from this you can judge exactly how it is going to behave in a full-scale regime, and this is not too successful unless you are actually using artificial salt-water ice. Even at that, you have to make allowances.

More research should still be done in the full-scale ice regime. Measurements should be made of ice-field pressure, for example, and not only the amount of the pressure but the frequency of the pressure, and this will take years to do because it varies from point to point in the Arctic. You have to have it all over the Arctic. The friction effects of snow cover is another thing that really has not been too closely identified, and they are very real. They are not too much of a significant factor in the far north because there is really not that much snow cover on the ice, but certainly down the eastern coast around Lake Melville—which is a little south of the Arctic, I admit—this is a factor.

However, bearing in mind that these are areas which are not too well defined at the moment, there is still enough known to be able to be certain of the success or otherwise of the ship. It may not be possible for you to say you are going to do 5.5 knots for given conditions. You may actually do 4.5 or 6.5, but it is a technique that is becoming more exact all the time. To come back again, I believe we would have to go outside the country for the ice-modelling tests.

[*Interprétation*]

tient maintenant à *Wartsila*. Les Russes en ont eu un pendant plusieurs années, et les États-Unis, je pense, ont deux réservoirs contenant de la glace d'eau de mer. Je ne pense pas que nous en ayons un présentement, du moins d'après ce que je sais. Le Conseil national de recherches a un réservoir d'essai, mais ce n'est pas un réservoir contenant de la glace; ils ont de très bonnes installations.

M. Barnett: Il y a quelques années que...

M. German: Ils ont une très bonne installation pour essayer les modèles autopropulsés et les modèles qui sont remorqués, ils peuvent créer des vagues dans le réservoir, ils ont des tunnels propulseurs, et ainsi de suite, mais ils n'ont pas d'installation pour fabriquer de la glace, du moins pas à notre connaissance. Il reste donc l'autre moyen d'utiliser de la glace artificielle; cela se fait en Angleterre et en Hollande. Nous n'avons pas vraiment de bonnes installations pour le faire ici, même si cela est possible. L'Université Laval, à Québec, par exemple, a une installation pour le faire, mais elle est très nouvelle et nous ne sommes pas très sûrs où ils en sont rendus. Il est certain qu'il faut une période d'essai, mais nous serions portés présentement à nous rendre près d'un réservoir d'eau salée en dehors du pays pour faire nos recherches fondamentales, en premier lieu parce que cela n'existe pas ici. C'est la première chose.

La deuxième chose est que, en dynamique de la glace, toute la question des modèles et des tests dans des conditions de glace est complexe parce qu'il faut connaître les facteurs force de la vraie glace, son élasticité et les propriétés de la neige qui la recouvre. Il y a tout un assortiment dans l'Arctique. Il y a tellement de conditions différentes pour la glace et elles sont tellement difficiles à identifier, et il faut ramener tout cela à un plan de référence. La référence, bien sûr, est ordinairement une plaque de glace, et ensuite on fabrique de la glace artificielle de façon à reproduire ces propriétés sur une bonne échelle, et de là on peut juger exactement ce qui se produira dans la réalité, et cela ne peut pas très bien fonctionner à moins d'utiliser de la glace artificielle faite d'eau salée. Encore là, il faut tenir compte de certaines choses.

Il faudrait encore faire plus de recherches dans la glace réelle. Il faudrait mesurer la pression du champ de glace, par exemple, et non seulement la pression quantitative mais aussi la fréquence de cette pression, et cela prendra des années, parce que la pression varie d'un point à l'autre dans l'Arctique; il faut donc étendre la recherche sur tout l'Arctique. L'effet de friction de la couche de neige est une autre chose qui n'a pas encore été proprement identifiée, et c'est très réel. Ce n'est pas un facteur trop important dans le Grand Nord parce qu'il n'y a pas tellement de neige sur la glace, mais sur la côte est, autour du lac Melville, qui est un peu au sud de l'Arctique, j'admets que c'est un facteur plutôt important.

Cependant, compte tenu que dans ces régions pas très bien définies pour le moment, il y a encore assez de choses connues pour nous assurer du succès ou non d'un navire. Il peut ne pas être possible à quelqu'un de dire qu'il fera 5½ nœuds dans des conditions données. On peut faire en réalité 4½ ou 6½, mais c'est une technique qui devient de plus en plus exacte avec le temps. Pour en

[*Text*]

Mr. Barnett: Do you have any idea what scale of expenditure would be involved in creating a facility of this kind in the country?

Mr. German: It is pretty expensive.

Mr. Barnett: Considering the amount of Arctic country that we call ours it would seem to be a rather obvious area, in the light of developing interest, to be undertaken.

Mr. German: I agree with you 100 per cent. I do not know just what they cost. They built one in Washington last year. I would think that you are probably talking in terms of $1 million, but I could be away off the mark here. I really have no idea. The refrigeration equipment is expensive and the tank itself is quite expensive. You have to have a tank that is large enough to be able to put self-propelled models in, and all the instrumentation is expensive. I would be surprised if it cost less than $1 million, but I think that is the order of magnitude of the investment that would be needed to build such a facility.

• 1245

Mr. Barnett: What about research into the design or the engineering of the power plant and this kind of thing? Is there any background work being done in this field that a firm like yours can draw on?

Mr. German: There is a lot of thinking going on. As I said, I do not know what Humble Oil have done, and they obviously have done quite a bit of thinking along these lines. I could not tell you just how far they have gone along the road.

Mr. Barnett: But there are no programs of this sort being conducted in Canada, at least under public auspices?

Mr. German: No, there is not. There probably will not be until they come to grips with the problem of actually doing the design. That is a separate study in itself to study the propulsion system of a big tanker or an ice-breaker. It would be unlikely that a study like this would be put in hand until there was some concrete evidence that such a ship would be built. Studies like this would be conducted as part of the design program, unless it is anticipated that you are in for real problems, in which case they should be dealt with in the first instance, but we do not believe that there are real difficult problems. There is normal design development that has to be done but we do not anticipate that we are going to have to break any new ground and come up with solutions that have never been thought of before or anything of that sort.

Mr. Barnett: Would you care to offer any opinion as to whether the undertaking of a program on the question of hull design and the artificial saltwater facility would be really a useful project in Canada or would it be merely an unnecessary duplication of what is in existence elsewhere?

[*Interpretation*]

revenir aux tests sur les modèles de glace, nous devrions aller en dehors du pays.

M. Barnett: Avez-vous une idée des dépenses que nécessiterait une installation de ce genre au pays?

M. German: C'est assez dispendieux.

M. Barnett: Étant donné la dimension de la région arctique que nous disons nôtre, cela me semblerait une région plutôt importante, en ce qui concerne le développement à y faire.

M. German: Je suis entièrement d'accord avec vous. Je ne sais pas exactement ce que cela coûte. Ils en ont construit une à Washington l'an dernier, et je penserais que ce serait environ 1 million de dollars, mais je pourrais être très loin du chiffre réel. Je n'ai vraiment aucune idée. L'équipement de réfrigération est dispendieux et le réservoir lui-même est aussi très dispendieux. Il faut un réservoir assez grand pour y mettre des modèles autopropulsés, et tous les instruments coûtent très cher. Je serais surpris si cela coûtait moins d'un million de dollars, mais je pense que c'est vraiment un montant de cet ordre qui serait nécessaire pour construire une telle installation.

M. Barnett: Quelles recherches se font en ce qui concerne la construction ou la technique d'une usine d'énergie et ce genre de choses? Est-ce qu'une firme comme la vôtre peut s'appuyer sur des recherches de ce genre?

M. German: Comme je l'ai dit, je ne sais pas ce que *Humble Oil* a fait, et ils ont évidemment fait beaucoup de recherches dans ce domaine. Je ne saurais vous dire où ils en sont rendus.

M. Barnett: Mais aucun programme de ce genre n'est en cours au Canada, du moins sous l'égide du gouvernement?

M. German: Non, il n'y en a pas. Il n'y en aura probablement pas avant que le problème du dessin soit résolu. C'est une étude distincte de celle du système de propulsion d'un pétrolier ou d'un brise-glace. Il est peu probable qu'une étude de ce genre serait amorcée avant d'avoir des preuves concrètes qu'un tel navire serait construit. De telles études seraient incluses dans un programme de dessin, à moins que l'on prévoit des problèmes réels, auquel cas il faudrait les résoudre d'abord, mais nous ne croyons pas qu'il y ait des problèmes vraiment difficiles. Du progrès a été réalisé en ce qui concerne l'architecture navale, mais nous ne croyons pas que nous aurons à trouver de nouvelles solutions auxquelles personne n'a encore pensé.

M. Barnett: Pensez-vous qu'entreprendre un programme au sujet du dessin des coques et de l'installation d'eau de mer artificielle serait utile pour le Canada, ou est-ce que cela ferait inutilement double emploi avec ce qui existe ailleurs?

[*Texte*]

Mr. German: Personally, we think that Canada should have a facility for doing this sort of design work, primarily because we are so much a part of the Arctic, and certainly looking into the future rather than the past it would seem that the Arctic is going to become more and more important to Canada, and the whole technique of dealing with the Arctic should be almost a Canadian piece of expertise in our opinion, and you certainly would need a facility like this to make it so. The Fins have developed their own, the Russians have developed their own and they even have a facility in England. We have used this facility for testing models in artificial ice and we have used that facility because it is not available here. It would seem that in a field that should be peculiarly Canadian it makes sense that we should have facilities here.

Mr. Barnett: It seems to me this might be a question our Committee could usefully pursue further, Mr. Chairman.

The Chairman: Have you any further questions, Mr. Barnett? I have a few more if you are finished.

Mr. Barnett: I will stay with you, Mr. Chairman.

The Chairman: Are there any new developments in icebreaker design that you would care to mention to us and is Canada as far ahead as anyone else in icebreaker design?

Mr. German: The first answer I would like to give is, yes, there are some new developments in icebreaker design. If we forget about machinery now which you have nuclear, you have gas turbine and so on, in the hull form itself there have been developments. They are a little bit subtle. They revolve around the shape of the bow, the form of the hull and whether you break the ice by pressing down on it or lifting up. There is a lift-up bow which everybody, I think has heard of, the *Alexbow*. Then there is the downward pushing bow, which we have, our plastic type, that is represented by the *Louis St. Laurent* and the *John A. Macdonald*. Then you have the new type that was put on the *Manhattan* developed in the United States. We believe there are all kinds of possibilities for improving the hull form even further but these all require test programs and at the moment they are in the realm of speculation.

• 1250

The Chairman: Model test programs?

Mr. German: Model test programs are an ideal way to start because for a very small sum of money you can get a lot of information. Eventually they have to be proven in full scale but to optimize, for example, to figure out the best proportions to measure the effects of different shapes of stem of the different shapes of hull form and whether one is better than the other, model test is the perfect method for doing this at a very low cost.

The Chairman: What is Canada's relative position in the whole field of icebreaker design? Are we as far ahead as anyone else?

[*Interprétation*]

M. German: Nous pensons personnellement que le Canada devrait avoir une installation pour faire ce genre de travail d'architecture, tout d'abord parce qu'une si grande section de l'Arctique fait partie du Canada, et si nous pensons à l'avenir, il semblerait que l'Arctique deviendra de plus en plus important pour le Canada, et que toute la technique concernant l'Arctique devrait être presque une spécialité canadienne, à notre avis, et il faudrait certainement une installation de ce genre pour le faire. Les Finlandais ont leur propre installation, les Russes aussi, et même l'Angleterre. Nous avons utilisé cette installation pour vérifier des modèles dans de la glace artificielle et nous l'avons utilisée parce que nous n'en avons pas ici. Il semblerait que dans un domaine qui serait particulièrement canadien, il serait logique que nous ayons des installations ici.

M. Barnett: Il me semble que cela pourrait être une question que notre Comité pourrait étudier plus avant, monsieur le président.

Le président: Avez-vous d'autres questions, monsieur Barnett? J'en ai quelques-unes de plus si vous avez terminé.

M. Barnett: Je vous suis, monsieur le président.

Le président: Est-ce qu'il y a eu des progrès en ce qui concerne le dessin des brise-glace et dont vous voudriez nous parler? Est-ce que le Canada est à l'avant-garde dans ce domaine?

M. German: La première réponse que j'aimerais donner est oui, il y a eu des progrès dans le dessin des brise-glace. Sans tenir compte de la machinerie, qui peut être nucléaire, ou à turbine, et ainsi de suite, des progrès ont été faits en ce qui concerne la forme de la coque elle-même. Ils sont plutôt subtils, ils concernent la forme de la proue, la forme de la coque, à savoir s'il faut briser la glace en pressant dessus ou en la souvelant. Il existe une sorte de proue qui peut soulever la glace, et je pense que tout le monde en a entendu parler, c'est l'*Alexbow*. Il y a ensuite la proue qui pousse vers le bas, et nous en avons un type en plastique, dont sont dotés le *Louis Saint-Laurent* et le *John A. Macdonald*. Il y a aussi un nouveau type fabriqué aux États-Unis, et qui a été utilisé sur le *Manhattan*. Nous croyons qu'il y a toutes sortes de possibilités d'améliorer la forme de la coque encore plus, mais il faut faire des expériences et présentement, nous n'en sommes qu'aux spéculations.

Le président: Des programmes d'essai sur certains modèles?

M. German: Ce genre d'activité est une façon économique de recueillir ces renseignements. Éventuellement, les preuves doivent être établies sur une grande échelle et d'une façon générale, l'essai sur un modèle est la meilleure méthode pour évaluer, étudier la proue du bateau ainsi que sa coque. Cette façon de procéder est fort peu coûteuse.

Le président: Dans le domaine des brise-glace à quel rang se situe le Canada? Sommes-nous en tête de la liste?

[*Text*]

Mr. German: I would have said so, twelve months ago, without any reservation. It is a little hard to know just how far some of the others have gone in the last year.

As I said before, there is a lot of research going on and we are not just too sure how far Humble and Esso have gone with their studies, how far the West Germans have gone with their recent studies, how far the Finns have gone with theirs or the Russians with theirs. In the last twelve months, we are not just too sure. We know a lot of studying has been going on and they may have caught up and gone ahead.

I should say that we are as far as anyone with the possible exception of the Russians. The Russians have been studying icebreaker design since the nineteen-thirties in model tests and full scale tests. We have progressed with a good icebreaking fleet—they are fine icebreakers—but we have done very little research in the field up to the recent times. We really only started researching in this field about two years ago.

The Chairman: You mentioned the possible use of gas turbines in icebreakers. Would this be a sort of a further development of the type of gas turbine that United Aircraft produces in Longueuil.

Mr. German: Yes, it would be that type of turbine, or the industrial type that is produced right now by people like General Electric or the Swedish General Electric people.

There are two kinds of gas turbine. There is the aircraft type—Pratt and Whitney—that United Aircraft manufacture and there is the industrial type that General Electric and other people like Swedish General Electric are also starting to manufacture; and they are basically different machines. They are all gas turbine and they are all suitable for the application. It really remains to be seen which is the most suitable.

You have, on the one hand, the aircraft turbine which had a background now of quite a bit of development and a history of realiability in performance. On the other hand, they burn a lot of fuel, whereas the industrial type that is now under development by General Electric—and I think they got the contract for the new American destroyer program—this is a bit newer. It still has to prove its reliability as compared to the aircraft type but its fuel consomption is much lower and this is an obvious advantage, of course, in the case of a ship.

They are both sufficiently well-proven pieces of machinery now, though, that they are real contenders for the main propulsion of these ships.

The Chairman: To go back for a moment to the Mary River Development. Assuming that the development of this ore and the export of this ore required six freighters, six vessels, would one icebreaker be sufficient to handle this or would you really need two?

Mr. German: I would think one would be adequate, really, because you are not going to have to patrol all that large an area from Mary River out to the southern part of Baffin Bay—out past the south end of Greenland, you are out in the clear.

Furthermore, in the Pond Inlet and Eclipse Sound, Milne Inlet area, the patrol would probably be nominal

[*Interpretation*]

M. German: Je vous aurais répondu par l'affirmative il y a à peine douze mois, mais depuis lors, j'ignore quels ont été les progrès effectués par les autres pays au cours de l'année en cours.

Comme chacun le sait, on fait beaucoup de recherches en ce sens et on ne sait pas jusqu'à quel point les sociétés Humble et Esso ont approfondi leurs études, pas plus que nous savons ce qu'ont fait les Allemands de l'Est, les Finlandais et les Russes. Nous ne pouvons pas répondre des douze derniers mois. Il se peut qu'ils nous aient rattrapés et même qu'ils nous aient dépassés.

Je dirais que nous sommes certainement aussi avancés que tout autre pays à l'exception peut-être des Russes. Ces derniers ont fait l'étude des brise-glace depuis 1930 en se servant des méthodes d'essai sur un modèle et une grande échelle. Quant à nous, notre flottille de brise-glace a connu une heureuse évolution mais nous n'avons pas poussé de recherches avant aujourd'hui. Nous avons commencé des recherches dans ce domaine, il y a deux ans environ.

Le président: Vous avez fait mention de l'utilisation possible des turbines à gaz dans les brise-glace. Serait-ce une nouvelle invention du genre de turbine à gaz que *United Aircraft* a produit à Longueuil?

M. German: Oui, vous avez raison. On pourrait envisager aussi le genre de turbine industrielle produit actuellement par la *General Electric* ou encore la *Swedish General Electric.*

Il existe deux sortes de turbines à gaz. Il y en a affectées aux aéronefs dont s'occupent les fabricants américains d'aéronefs *Pratt et Whitney* et les turbines industrielles fabriquées par la *General Electric* et la *Swedish General Electric* qui d'ailleurs mettent sur pied une autre manufacture à cet effet. Ces deux turbines sont essentiellement différentes. Néanmoins, ce sont deux turbines à gaz et elles peuvent toutes deux nous être utiles. Seules les recherches peuvent nous dire ce qui sera le plus pratique.

D'une part, vous avez la turbine pour aéronefs dont l'historique nous assure la perfection de son rendement. D'un autre côté, elle utilise beaucoup de combustible alors que la turbine industrielle en voie de développement par la *General Electric* brûle moins de combustible. Cette société a d'ailleurs obtenu le contrat du nouveau programme de torpilleurs américains. Il faut quand même en prouver la garantie de sécurité. La consommation de combustible est de beaucoup inférieure et ceci est un très précieux atout dans la construction d'un navire.

Elles ont toutes les deux fait leurs preuves comme pièce d'équipement et elles se disputent toutes deux la propulsion principale de ces navires.

Le président: Retournons un instant à l'exploitation de *Mary River.* En supposant que l'extraction de ce minerai et son exportation nécessite six navires, un seul brise-glace serait-il suffisant?

M. German: Je le crois bien parce qu'il nous faudra pas patrouiller sur toute cette ligne à partir de *Mary River* jusqu'à la partie de la baie de Baffin; d'ailleurs au sud du Groenland, il n'y a pas de problème qui se pose.

De plus, à *Pond Inlet* et à *Eclipse Sound,* dans la région de *Milne Inlet,* le patrouillage serait réduit à son minimum après la rupture de la glace pour autant qu'il y ait

[*Texte*]

because, as I said before, once you have broken your passage there, as long there is a reasonable frequency of ships, you are not going to have to keep rebreaking it. The ice is fairly static. Where you would probably need your assistance would be out in the Baffin Bay ice pack area, and this is not a very large area. One icebreaker would be quite adequate, I would think.

• 1255

The Chairman: If we found oil on King Christian Island, and we were to have a tanker fleet, let us say in the vicinity of 12 vessels or 10 vessels, how many icebreakers would this require? You have already said that you would require the larger 120,000 horsepower icebreakers. Would it take one, two, three? I know this is guessing, but...

Mr. German: It should not take many, because it really comes back to the main purpose of the icebreaker in so far as its support is concerned. One expects that this will only be there to help out in case of a problem arising on one of the working ships, so the ships themselves will be capable of dealing with the ice without assistance normally, and breakdowns would be quite rare. So one would expect that only one ship operating in that area would be almost sufficient.

The Chairman: The proposals that we have heard so far about possible exportation of gas and oil in the arctic islands would be to have the gas and oil that is discovered piped to a point like Cornwallis Island and then shipped out.

If Cornwallis, for example, and Resolute, were used, it would be—would you require the 120,000 ton calibre icebreaker for that? Or would you handle it...

Mr. German: Something less.

The Chairman: Thank you very much. Are there any further questions, Mr. Barnett?

Well, perhaps there was another question I could ask. I understand that Finland probably possesses as large an expertise on icebreaking design and icebreaker construction as any area of the world. Is this correct?

Mr. German: They probably have built more icebreakers than any other country in the world, so they would have a tremendous amount of building experience. I do not know that they have any more expertise in terms of design, because to our knowledge, at any rate, they are not noted for research so much as they are for construction. They have done a lot of work for the Russians, and quite a bit of their design input has probably come from the Russian side.

They are certainly among the foremost icebreaker builders in the world today. There is no question about that.

The Chairman: Thank you very much, Mr. German, for a most interesting session. We have all benefited from your knowledge and expertise, and we are very happy that you agreed to come and put your knowledge on record. Thank you very much.

Mr. German: Thank you.

[*Interprétation*]

suffisamment de bateaux qui fassent le trajet et qui rebrisent la glace. La glace est assez statique. Là où vous auriez besoin de notre aide serait sans doute à la baie de Baffin dans la région où la glace y est dense et cette région est fort réduite. Un seul brise-glace serait suffisant, à mon avis.

Le président: Si nous trouvons du pétrole à King Christian Island nous aurons sans doute besoin d'une flottille de pétroliers qui oscillerait entre dix et douze navires. A ce moment-là, combien de brise-glace aurions-nous besoin? Vous avez déjà fait état que nous devons utiliser les brise-glace dont la puissance est de 120,000 chevaux-vapeur. En aurait-il besoin un, deux, ou trois?

M. German: Non, certainement pas, le brise-glace a pour mission de venir en aide à un navire aux prises à des difficultés. En général, les navires eux-mêmes sont capables de briser la glace si les pannes sont assez rares. Je dirais donc qu'un seul brise-glace suffirait à la tâche.

Le président: On a parlé de l'exportation du mazout et du pétrole dans les Îles de l'Arctique. A cet effet, on pourrait se servir des pipe-lines jusqu'à Cornwallis Island pour ensuite en faire le transport.

Si l'on adoptait des points comme Cornwallis ou Resolute, aurions-nous besoin d'un brise-glace dont le jaugeage est de 120,000 tonneaux?

M. German: Le chiffre serait un peu inférieur à celui que vous proposez.

Le président: Merci beaucoup. D'autres questions, monsieur Barnett?

J'aurais pourtant aimé poser une autre question. Les Finlandais sembleraient aussi compétents dans le domaine de l'établissement de plans et de la construction des brise-glace que tout autre pays dans le monde. Ai-je raison?

M. German: Ils ont probablement bâti plus de brise-glace que tous autres pays dans le monde et dès lors leur expérience en construction est fort précieuse. En ce qui concerne l'établissement de plans, j'ignore leur degré de compétence parce que, comme chacun sait, ils ne brillent pas particulièrement par leur recherche mais plutôt par leur construction. Ils ont travaillé pour les Russes, et leur plan leur vient probablement de l'Union soviétique.

Du point de vue de la construction de brise-glace, ils sont certainement à l'avant-garde dans le monde. Personne ne conteste cette affirmation.

Le président: Monsieur German, je vous remercie beaucoup pour votre exposé des plus intéressant. Nous avons pu profiter de votre compétence et de vos connaissances et nous vous sommes très reconnaissants de ce que vous ayez consenti à venir causer avec nous et à inscrire dans les comptes rendus officiels ce dont vous avez bien voulu nous faire part. Nous vous remercions beaucoup.

M. German: Merci beaucoup.

25-2-1971 Affaires indiennes et développement du Nord canadien 3 : 29

[Texte]

because, as I said before, once you have broken your passage there, as long there is a reasonable frequency of ships, you are not going to have to keep rebreaking it. The ice is fairly static. Where you would probably need your assistance would be out in the Baffin Bay ice pack area, and this is not a very large area. One icebreaker would be quite adequate, I would think.

The Chairman: If we found oil on King Christian Island, and we were to have a tanker fleet, let us say in the vicinity of 12 vessels or 10 vessels, how many icebreakers would this require? You have already said that you would require the larger 120,000 horsepower icebreakers. Would it take one, two, three? I know this is guessing, but.

Mr. German: It should not take many, because it really comes back to the main purpose of the icebreaker in so far as its support is concerned. One expects that this will only be there to help out in case of a problem arising on one of the working ships, so the ships themselves will be capable of dealing with the ice without assistance normally and breakdowns would be quite rare. So one would expect that only one ship operating in that area would be almost sufficient.

The Chairman: The proposals that we have heard so far about possible exportation of gas and oil in the arctic islands would be to have the gas and oil that is discovered piped to a point like Cornwallis Island and then shipped out.

If Cornwallis, for example, and Resolute, were used, it would be—would you require the 120,000 ton calibre icebreaker for that? Or would you handle it.

Mr. German: Something less.

The Chairman: Thank you very much. Are there any further questions, Mr. Barnett?

Well, perhaps there was another question I could ask. I understand that Finland probably possesses as large an expertise on icebreaking design and icebreaker construction as any area of the world. Is this correct?

Mr. German: They probably have built more icebreakers than any other country in the world, so they would have a tremendous amount of building experience. I do not know that they have any more expertise in terms of design, because to our knowledge, at any rate, they are not noted for research so much as they are for construction. They have done a lot of work for the Russians, and quite a bit of their design input has probably come from the Russian side.

They are certainly among the foremost icebreaker builders in the world today. There is no question about that.

The Chairman: Thank you very much, Mr. German, for a most interesting session. We have all benefited from your knowledge and expertise, and we are very happy that you agreed to come and put your knowledge on record. Thank you very much.

Mr. German: Thank you.

[Interprétation]

suffisamment de bateaux qui fassent le trajet et qui rebrisent la glace. La glace est assez statique. Là où vous auriez besoin de notre aide serait sans doute à la baie de Baffin dans la région où la glace y est dense et cette région est fort réduite. Un seul brise-glace serait suffisant, à mon avis.

Le président: Si nous trouvons du pétrole à King Christian Island nous aurons sans doute besoin d'une flottille de pétroliers qui oscillerait entre dix et douze navires. A ce moment-là, combien de brise-glace aurions-nous besoin? Vous avez déjà fait état que nous devons utiliser les brise-glace dont la puissance est de 120,000 chevaux-vapeur. En aurait-il besoin un, deux, ou trois?

M. German: Non, certainement pas, le brise-glace a pour mission de venir en aide à un navire aux prises à des difficultés. En général, les navires eux-mêmes sont capables de briser la glace si les pannes sont assez rares. Je dirais donc qu'un seul brise-glace suffirait à la tâche.

Le président: On a parlé de l'exportation du mazout et du pétrole dans les îles de l'Arctique. A cet effet, on pourrait se servir des pipe-lines jusqu'à Cornwallis Island pour ensuite en faire le transport.

Si l'on adoptait des points comme Cornwallis ou Resolute, aurions-nous besoin d'un brise-glace dont le jaugeage est de 120,000 tonneaux?

M. German: Le chiffre serait un peu inférieur à celui que vous proposez.

Le président: Merci beaucoup. D'autres questions, monsieur Barnett?

J'aurais pourtant aimé poser une autre question. Les Finlandais sembleraient aussi compétents dans le domaine de l'établissement de plans et de la construction des brise-glace que tout autre pays dans le monde. Ai-je raison?

M. German: Ils ont probablement bâti plus de brise-glace que tous autres pays dans le monde et dès lors leur expérience en construction est fort précieuse. En ce qui concerne l'établissement de plans, j'ignore leur degré de compétence parce que, comme chacun sait, ils ne brillent pas particulièrement par leur recherche mais plutôt par leur construction. Ils ont travaillé pour les Russes, et leur plan leur vient probablement de l'Union soviétique.

Du point de vue de la construction de brise-glace, ils sont certainement à l'avant-garde dans le monde. Personne ne conteste cette affirmation.

Le président: Monsieur German, je vous remercie beaucoup pour votre exposé des plus intéressant. Nous avons pu profiter de votre compétence et de vos connaissances et nous vous sommes très reconnaissants de ce que vous ayez consenti à venir causer avec nous et à inscrire dans les comptes rendus officiels ce dont vous avez bien voulu nous faire part. Nous vous remercions beaucoup.

M. German: Merci beaucoup.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 4

Thursday, March 4, 1971

Chairman: Mr. Ian Watson

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 4

Le jeudi 4 mars 1971

Président: M. Ian Watson

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Indian Affairs and Northern Development

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Affaires indiennes et du développement du Nord canadien

RESPECTING:

The subject-matter of Arctic icebreaker service.

CONCERNANT:

La question relative au service de brise-glace dans l'Arctique.

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

Third Session

Twenty-eighth Parliament, 1970-71

Troisième session de la

vingt-huitième législature, 1970-1971

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 4

Thursday, March 4, 1971

Chairman: Mr. Ian Watson

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 4

Le jeudi 4 mars 1971

Président: M. Ian Watson

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Indian Affairs and Northern Development

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Affaires indiennes et du développement du Nord canadien

RESPECTING:

The subject-matter of Arctic icebreaker service.

CONCERNANT:

La question relative au service de brise-glace dans l'Arctique.

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

Third Session

Twenty-eighth Parliament, 1970-71

Troisième session de la

vingt-huitième législature, 1970-1971

23086—1

STANDING COMMITTEE ON INDIAN AFFAIRS AND NORTHERN DEVELOPMENT

Chairman: Mr. Ian Watson

Vice-Chairman: Mr. Paul St. Pierre

Messrs.

Barnett
Blouin
Borrie
Buchanan
Cadieu
Cullen
Deakon
Gundlock
Howard (*Skeena*)
Marchand (*Kamloops-Cariboo*)
Matte
McBride
Nielsen
Orange
Paproski
Rock
Simpson
Yewchuk—(20).

COMITÉ PERMANENT DES AFFAIRES INDIENNES ET DU DÉVELOPPEMENT DU NORD CANADIEN

Président: M. Ian Watson

Vice-président: M. Paul St. Pierre

Messieurs

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

J. H. Bennett

Clerk of the Committee

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente au siège d'Information Canada, Ottawa, Canada

MINUTES OF PROCEEDINGS

Thursday, March 4, 1971

(5)

[*Text*]

The Standing Committee on Indian Affairs and Northern Development met this day at 11.20 a.m., the Vice-Chairman, Mr. St. Pierre, presiding.

Members Present: Messrs. Blouin, Buchanan, Cadieu, Gundlock, Orange, Rock, Simpson, St. Pierre, Yewchuk.-(9)

Witnesses: From Alexbow Limited, Ottawa: Messrs. Scott Alexander (Squadron Leader, Retired); and Gerald Waring, Vice-President.

The Committee considered the subject-matter of Arctic icebreaker service.

The Vice-Chairman introduced Mr. Scott Alexander, President of Alexbow Limited.

Mr. Alexander made a statement and later, assisted by Mr. Gerald Waring, Vice-President of Alexbow Limited, was questioned.

Questioning concluded, the Vice-Chairman thanked the witnesses.

At 12.50 p.m. the Committee adjourned to Tuesday, March 9, 1971.

PROCÈS-VERBAL

Le jeudi 4 mars 1971

(5)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des affaires indiennes et du développement du Nord canadien se réunit ce matin à 11 h 20. Le vice-président, M. St-Pierre, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Blouin, Buchanan, Cadieu, Gundlock, Orange, Rock, Simpson, St-Pierre, Yewchuk. -(9).

Témoins: De la société Alexbow Limited, Ottawa: MM. Scott Alexander (commandant d'aviation à la retraite); et Gérald Waring, vice-président.

Le Comité étudie la question du service de brise-glace dans l'Arctique.

Le vice-président présente M. Scott Alexander, président de la société Alexbow Limited.

M. Alexander fait une déclaration et ensuite, avec l'aide de M. Gérald Waring, vice-président de la société Alexbow Limited, répond aux questions.

Après la période de questions, le vice-président remercie les témoins.

A 12 h 50 de l'après-midi, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mardi 9 mars 1971.

Le greffier du Comité

J.H. Bennett

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Thursday, March 4, 1971

[*Text*]

• 1121

The Vice-Chairman: Gentlemen, I think we could begin our meeting now. It is unfortunate we have had some semi-Arctic weather in Ottawa today which has stalled some of our Committee members, including our Chairman who is unable to be here and sends his apologies. He is stuck in the snow in Montreal at the moment, I believe.

Our witness today is Mr. Scott Alexander, a Retired Squadron Leader, who is the inventor of the Alexbow about which we have had evidence from time to time in this Committee. He had long experience in the Arctic with the Canadian Mounted Police, under Mr. Larsen in the *St. Roch* and has been an air pilot in the Arctic. I think we will proceed in the normal way by asking Mr. Alexander, first, to make a statement of whatever length he wishes and then questioning.

Mr. Alexander, essentially this Committee is engaged in a survey of Arctic icebreaking conditions generally, and the condition of the icebreaker fleet. Specifically we hope to make a recommendation as to whether or not Canada should undertake the construction of a polar icebreaker which would enable us to penetrate the Arctic 10 to 12 months of the year, including the Western Arctic, and be able to move in the polar pack. With that introduction, I will ask you to take over.

Mr. Scott Alexander (Retired Squadron Leader and inventor of the Alexbow): Mr. Chairman and gentlemen, I would like to give you a brief fill-in on my experience because 10 years in the Mounted Police and 20 years in the Air Force does not sound like much experience in ice.

I spent all my younger days on the coast of British Columbia. My father had a large launch, a 50-foot launch, on which I sailed constantly until I joined the Mounted Police in 1932. In 1935 I went North on the *St. Roch* with Sergeant Larsen, as he was then. I was on the *St. Roch* for a total of four years and then I took over the Cambridge Bay detachment. I was also stationed at Aklavik, although that does not have much to do with icebreaking.

In January 1942 I joined the Air Force and because of my Northern experience, I ended up at Goose Bay which was then a so-called secret place called Crystal II. I got quite a lot of ice experience there with Captain Balcombe on the *N.B. MacLean* that is still operating and one of the best ships, I think DOT has ever had for service, and also with Captain Rodda who had been sent up there to spot the icecergs for the shipping people on the convoys. I used to go out on flights with him.

During that time I was constantly on flights up as far as Greenland and several times to Iceland. These were low level flights, normally they were searches, so I got quite an outlook on those ice conditions.

Having spent the prior years with the Mounted Police in the Western Arctic, it became very obvious that these areas were totally different. When you are talking to a person who is giving you evidence on ice or information on ice, you also have to determine where his experience has been.

• 1125

In the presentation I wish to make, I want to exclude the St. Lawrence because it has particular features which do not exist elsewhere, and to try to classify operations of icebreakers in the St. Lawrence would simply confuse the

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le jeudi 4 mars 1971

[*Interpretation*]

Le vice-président: Messieurs, je crois que nous pouvons ouvrir la séance maintenant. Malheureusement, plusieurs membres du Comité ne peuvent être présents à cause du mauvais temps. Le président n'a pu quitter Montréal à cause de la neige et il s'en excuse.

Le témoin, aujourd'hui, est M. Scott Alexander, un chef d'escadrille à la retraite. Il est l'inventeur de l'Alexbow dont nous avons entendu parler de temps en temps au Comité. Il a eu beaucoup d'expérience dans l'Arctique en tant que membre de la police montée, sous M. Larsen avec le St. Roch et il a aussi été pilote d'avions dans l'Arctique. Nous allons procéder de la façon normale en demandant à M. Alexander de faire d'abord une déclaration et ensuite on procédera avec les questions.

Monsieur Alexander, notre Comité s'occupe essentiellement d'une étude des conditions générales du bris de glace dans l'Arctique, ainsi que de la situation dans laquelle se trouve la flotte de brise-glace. En particulier, nous espérons faire une recommandation à savoir si oui ou non le Canada devrait entamer la construction d'un brise-glace polaire qui nous permettrait de pénétrer la région Arctique durant dix à douze mois de l'année, y compris la région ouest de l'arctique, et d'avoir ainsi la possibilité de voyager à travers les glaces polaires. Vous avez la parole.

M. Scott Alexander (Chef d'escadrille à la retraite et inventeur de l'Alexbow): Monsieur le président, messieurs, j'aimerais vous donner certains autres détails à l'égard de mon expérience, car un séjour de dix ans dans la Gendarmerie royale et vingt ans dans l'aviation ne représente pas, à première vue, une expérience très vaste dans le domaine de la glace.

J'ai passé toute ma jeunesse sur la côte de la Colombie-Britannique. Mon père avait une grande chaloupe mesurant 50 pieds et avec laquelle je naviguais constamment jusqu'en 1932 quand je suis devenu membre de la police montée. En 1935, je suis allé dans le Grand Nord à bord du St. Roch en compagnie de M. Larsen qui détenait le grade de sergent. J'ai passé quatre ans à bord du St. Roch, et ensuite j'ai assumé le commandement du détachement situé à la baie de Cambridge. J'ai aussi été stationné à Aklavik, quoique cela n'avait presque rien à voir avec le bris de glace.

En janvier 1942, je me suis enrôlé dans l'aviation et à cause de mon expérience dans le nord, je fus envoyé à Goose Bay qui était à cette époque-là une base secrète qu'on appelait Crystal II. Pendant mon séjour là, j'ai acquis beaucoup d'expérience sous le capitaine Balcombe à bord du N.B. MacLean qui fonctionne toujours et qui, selon moi, est un des meilleurs navires que le Minist;ere du Transport n'a jamais eu à son service, et aussi sous le capitaine Rodda dont la tâche était de renseigner les convois maritimes au sujet des icebergs. Je faisais des envolées en compagnie du capitaine Rodda.

A cette époque-là, je faisais continuellement des envolées aussi loin que le Groenland et parfois jusqu'en Islande. Comme il s'agissait de vols d'observation on volait à basse altitude et cela m'a permis d'étudier les conditions de la glace.

Comme j'avais passé les années précédentes avec la police montée dans la région ouest de l'Arctique, je me

[*Texte*]

issue. So now we are going to talk mainly about the high arctic where the most concern is.

In 1948 I was instrumental in getting a man named Harcourt, who was then president of Yellowknife Transportation, to build a ship, or refit a ship, specifically to stay out of ice. I formed this opinion at that time because of constant flights over the ice it became obvious that with proper air reconnaissance you could stay out of the ice. The ice moves as a mass. You do not have scattered ice all over the place or if it is scattered there is no wind and that means that any ship can move, you do not need an icebreaker. If you go back in history, one of the most amazing things is that the sailing ship, with no power, has reached every point that any icebreaker has ever reached today, and the highest North was reached by the *Fram*, a wooden ship. Now that indicates to me, and I hope I can indicate to you quite clearly, that obviously open water existed, it had to because these ships were absolutely incapable of breaking any ice whatsoever. In the years I spent on the *St. Roch*, she had a 150 horsepower engine in her. She was only 103 feet long. We had a total crew of nine if we had the full complement, sometimes seven. This meant that you could not break ice, you worked ice and that is a different thing entirely. This called for what we term "ice recognition". You had to know the type of ice that you were getting into. They found away back in history, the whalers again, not only did the crows-nest serve to spot whales but it also gave a greater vision of what lay ahead of them in the ice. On the *St. Roch* we had an 80 foot mast, an 80 foot crows-nest and Larsen used to navigate the ship from the crows-nest.

I have talked to many icebreaking captains, I know most of them; if I have not met them I would know them by name. I know more Americans because I worked with the Americans more than the Canadians. Most of them will not get up in the air, most of them stay on the bridge, and they say: "Well, the fellow up in the air can tell me where the ice is". This is not my concept of icebreaking. My concept of icebreaking is the man who handles the ship is the man who sees the conditions and he gets up in the air. The helicopter is a projection of a crow'snest. What happens is that the helicopter has a limited field. It cannot tell you what is ahead of you 300 miles but this you want to know when you are making a voyage if you want to do it in safety. Therefore, if you are depending on ice reconnaissance as it is today, you think you are getting an authentic picture of ice but I want to point out that ice reconnaissance is done at 6,000 feet and you cannot practice ice recognition at 6,000 feet; all you can do is percentages. You look down and you see a gray mass and you say, "Well, that is arctic pack", and you see open water and you say, "Well, it is 10 per cent open water", and so on and so forth.

In forty-eight, as I say, because of my experience in the air and seeing so much open water during the summer months, I convinced Harcourt that he could run an operation out of Vancouver to Cambridge Bay and resupply our Loran site there. I was selected to go along on the ship as pilot and I also acted as wireless operator.

• 1130

We went from Vancouver to Cambridge Bay in 26 days, a record that has never been equalled. The ship was only 10.5 feet but she did 16 knots and could carry 1,000 tons of freight. In that one year she carried 1,900 tons. She went all the way into Cambridge Bay back to Tuktoyaktuk at the mouth of the Mackenzie River and back to Cambridge Bay.

[*Interprétation*]

rendais compte que ces régions étaient entièrement différentes. Lorsque vous vous adressez à une personne qui vous donne des témoignages ou des renseignements à propos de la glace, il faut aussi déterminer où il acquit cette expérience.

Dans le présent mémoire, je ne traiterai pas du Saint-Laurent à cause de ses facettes particulières qui n'existent nulle part ailleurs et que de vouloir parler du travail des brise-glace du Saint-Laurent ne ferait qu'embrouiller le problème. Je parlerai donc surtout du Grand Nord qui nous préoccupe le plus.

En 1948, j'ai réussi à convaincre un nommé Harcourt qui à l'époque était le président de la *Yellowknife Transportation*, de construire ou de rénover un navire de façon à ce qu'il puisse éviter les glaces. Pour avoir souvent survolé les glaces j'étais convaincu que moyennant une reconnaissance aérienne adéquate il serait possible d'éviter les glaces. La glace se déplace en bloc. Elle n'est jamais éparpillée partout, ou si elle l'est cela veut dire qu'il n'y a pas de vent et que n'importe quel navire peut se déplacer sans l'aide de brise-glace. En faisant un peu d'histoire on constate avec surprise que les bateaux à voile sans moteur se sont rendus partout où les brise-glace ont pu se rendre de nos jours et que le *Fram*, bâtiment construit de bois, a atteint la plus haute latitude. Cela démontre, comme j'espère bien vous le démontrer, qu'il existait évidemment des eaux libres; il le fallait puisque ces navires étaient tout à fait incapables de se frayer un passage. Pendant les années que j'ai passées à bord du *St-Roch*, ce bateau n'avait qu'un moteur de 150 chevaux vapeur et n'avait que 103 pieds de long. Nous étions neuf à bord si l'équipage était complet, quelquefois nous n'étions que sept. Cela voulait dire qu'on ne pouvait pas briser la glace mais qu'il fallait se trouver un passage, ce qui est tout à fait différent. Cela exigeait un bonne connaissance de la glace. Il fallait savoir à quelle sorte de glace on avait affaire. Il y a longtemps déjà en avait acquis ces mêmes connaissances, à leur tour les baleiniers ont fait de même, le nid de corbeau ne servait pas seulement à apercevoir les baleines mais il donnait surtout une meilleure idée de la glace qui se trouvait devant eux. Le *St-Roch* était muni d'un mât de 80 pieds de long au bout duquel se trouvait un nid de corbeau. C'est de là que Larsen dirigeait le navire.

J'ai parlé à bon nombre de capitaines de brise-glace, je les connais presque tous, et je connais de nom ceux que je n'ai pas rencontré. Je connais plus d'Américains parce que j'ai travaillé avec eux plus qu'avec les Canadiens. La plupart d'entre eux ne montent pas en avion, ils préfèrent rester sur le pont en disant: «eh bien le pilote là haut peut me dire ;où se trouve la glace.» Ce n'est pas là la façon de gouverner un brise-glace. A mon avis, pour bien faire ce travail il faut que celui qui est au gouvernail et connaît la situation monte lui-même là-haut. L'hélicoptère n'est qu'une extension du nid de corbeau. Même l'hélicoptère a un champ de vision restreint. Il ne peut pas voir ce qu'il y a à 300 milles plus loin mais c'est ce que vous voulez savoir lorsque vous faites un voyage si vous voulez le faire sans danger. Donc, si vous vous en remettez à la reconnaissance aérienne telle qu'elle se fait actuellement, vous croyez avoir une bonne idée de la situation, mais je veux signaler que cette reconnaissance se fait à 6,000 pieds d'altitude et qu'on ne peut pas dire grand-chose de la nature de la glace à cette distance. Tout est réduit à des pourcentages. Vous apercevez une masse grise et vous dites, «eh bien, c'est une masse de glace», et voyant une étendue d'eau plus ou

[*Text*]

The next year I was again pilot on another ship for Harcout, which is the only ocean-going ship that was ever taken up the Mackenzie River. She was called the *Yellowknife Expediter.* She was converted out in a Victoria machinery depot, sailed around up to the Bering Sea and, again avoiding ice by the use of aircraft, went up the Mackenzie River and was refitted as a tug eventually on the Mackenzie River. In fact, she was just scrapped two years ago.

I want to point out that in 1948 this was the first ice reconnaissance done in Canada where we covered a ship by a plane and I was the one responsible for this. I was the air force representative and I got the air force to supply the plane and sometimes I flew in the plane and sometimes I stayed on the ship depending on which was more advantageous. I want to read you something here which goes far back. This is written by Stefansson, who incidentally I knew very well and was a very close friend of mine. He said in 1921:

> Icebreakers have been used as well, but the chief reason for the success of the Northeast Passage . . .

This, of course, is the Russian passage,

> . . . as a shipping route has been that vessels are able to get information several times each day from meteorological stations and from scouting planes as to exactly where the ice was at any point on the route, what kind of ice it is, in what direction it is moving, and at what speed.

That was written in 1921 and it is just as applicable today as it was then. This sort of thing is not carried out today. As I say, ice reconnaissance is carried out at 6,000 feet. You do not have ice recognition in the sense that you know what you are getting into specifically. You only have percentages. A lot of the time the plane is flying in cloud or there is fog and you get radar pictures.

In 1955 DEW line was commenced and to show you how far astray scientists can get, the American Air Force was told that they needed 109 inches of ice to land a C-124 in safety and the only reason I got mixed up in the picture was that we had been running the survival school. I was Commanding Officer of the RCAF Survival School. In fact, I started it. I was also Commanding Officer of the Para Rescue School and we were running a school training program at Cambridge Bay and we had an ice trip. I was called in because we were operating on this ice trip and I said in my considered opinion that 36 inches would be a safe factor and this gentleman said, surely you mean 136 inches and I said, no, sir, 36 inches.

As it happened we had already landed two C-54s on 26 inches of ice. Mind you, we did not stop; they were run up on the shore side, but they landed and they have a worse weight displacement than the C-124. So in theory the C-124 could land on less ice. However, at that stage there were around 48 inches of ice and I said that there would be no difficulty. Consequently I was then attached to the United States 18th Air Force, and I worked with them from January until July putting in all the ice strips along the coast for the C-124s to land on.

At that time the Navy wanted to delineate the beachheads so they could land their freight. To me, ice tells you everything and I will tell you this little anecdote just to show you how quickly you can do something if you use ice in the proper manner. All you have to do is delineate the tide crack and this is the crack that is formed between the ice which is solidly frozen to the bottom and the ice that moves, ice that is floating and is not deep enough to be

[*Interpretation*]

moins libre vous dites, «eh bien c'est ouvert à 10 p. 100», et ainsi de suite.

En 1948, comme je disais, à cause de mon expérience comme pilote et parce que j'avais vu tellement de passages ouverts pendant les mois d'été, j'ai pu persuader Harcourt d'entreprendre le voyage de Vancouver à la Baie de Cambridge pour nous ravitailler à Loran. J'ai été pris à bord du navire comme pilote et je me suis aussi occupé de la radio.

Nous sommes allés de Vancouver à Cambridge Bay en 26 jours, un record qui n'a pas encore été égalé. Le bateau n'avait que 10 pieds 5 pouces mais il faisait seize noeuds et pouvait porter 1,000 tonnes de cargaison. Dans cette seule année, il a porté 1,900 tonnes. Il a été jusque dans la Baie de Cambridge de retour à Tuktoyaktuk à la bouche de la Rivière Mackenzie et de retour à Cambridge Bay.

L'année suivante, j'étais encore le capitaine sur un autre bateau pour Harcourt, qui est le seul bateau qui va sur mer et qui n'a jamais entrepris de monter la Rivière Mackensie. Il s'appelait le *Yellowknife Expediter.* On l'a transformé dans un hangar pour machines à Victoria, on l'a navigué jusqu'à la mer de Bering et encore afin d'éviter la glace on s'est servi des avions, monté jusqu'à la Rivière Mackenzie et ensuite nous l'avons tiré comme remorque sur la Rivière Mackenzie. En effet, on l'a démoli il y a à peine deux ans.

Je veux signaler qu'en 1948 ceci était le premier bateau qui fut construit au Canada où un navire recouvert par un avion et j'étais la personne responsable pour ceci. J'étais le représentant des Forces de l'Air et j'ai convaincu les Forces de l'air de me fournir l'avion et quelquefois je volais dans l'avion et d'autres je demeurais sur le navire, cela dépendait bien sûr en ce qui m'avantageait le plus. Je veux vous lire quelque chose ici qui date de loin. C'est écrit par Stefansson, qui par coïncidence me connaissait très bien et nous étions de très bons amis. Il a dit en 1921:

> Les brise-glace ont été employés aussi bien, mais la raison principale pour le succès du Northeast Passage . . .

Ceci, d'ailleurs, est le passage russe,

> . . . comme une voie maritime est celle où les vaisseaux peuvent obtenir des renseignements plusieurs fois chaque jour des stations de la météo et d'autres avions en ce qui concerne où se trouve la glace sur la route, la sorte de glace, et dans quelle direction elle voyage, et sa vitesse.

Ceci a été écrit en 1921 et on s'en sert aussi bien aujourd'hui que dans ce temps-là. Cette sorte de chose ne se fait plus aujourd'hui. Comme je dis, on reconnaît la glace à 6,000 pieds. On ne peut pas reconnaître la glace dans le sens que vous connaissez à moins de savoir à quoi s'attendre. Vous n'avez que des pourcentages. La majorité du temps l'avion survole dans un nuage où il y a du brouillard et vous avez des images par radar.

En 1955, Dew Line fut inauguré et pour vous montrer comment les scientistes de l'armée de l'air américaine peuvent se tromper, ils nous ont dit qu'ils avaient besoin de 109 pouces de glace afin de faire atterrir un C-124 en toute sécurité et la seule raison que je me suis mêlé dans cette affaire est parce que nous étions en train d'avoir l'entraînement de l'école de survivance. J'étais officier-commandant de la ou le RCAF Survival School. En fait, je l'ai commencé. Je commandais aussi le Para Rescue School et nous conduisions une école d'entraînement à Cambridge Bay et nous avions un voyage sur la glace. On m'a appelé parce que nous étions en opération sur ce

[*Texte*]

frozen at the bottom. In other words, if you have six feet of ice you are going to have a tide crack which has six feet of water. So all we had to do was to go to each base and delineate the tide crack and this gave us the beachhead. You might say, what about shallows or reefs? All you have to do is look out from the shore line the latter part of the year and if there is a hump in the ice you know there is a shoal. If there is no hump in the ice you know you have six feet of water plus.

As a consequence of this I was attached to the United States Navy in June and when I got to San Diego to my consternation the route that they were going to take—now, bear in mind please that there were no charts in existence from the Alaskan border clean through to the Eastern Arctic. There was no chart in existence. The *St. Roch* simply followed Capt. David Morris who followed Pete Norberg who followd so and so.

• 1135

Because they got their ships through a certain passage and it was going through a maze of islands, nobody had time to go out and do soundings and find new passages. All you wanted to do was to go from *a* to *b*. Now delivering freight up to this time is a one-shot effort. In other words, you have one load to deliver, so you have plenty of time. You can afford to wait for good conditions. If you were trying to run a scheduled service this becomes a different problem entirely. The result of looking at this route that they were going to take was such that when I told them the size of the *St. Roch* the Americans pictured the *St. Roch* as an icebreaker. She was 80 tons soaken wet and had a 150 horsepower engine. Yet they were predicating the movement of a 10,000 ton ship on the basis of a track which was not even tied in with the landmass which brings up another subject.

The landmass was out and we knew this back in 1951. I was at Air Force Headquarters and one of our navigators took an overlay of a radar picture that had been taken by the USAF and laid it on our topographical maps and we found that the landmass is out a half a degree or 30 miles north and south and 18 miles east and west, so no matter what you did in soundings, the soundings were not correlated with the landmass. In other words, where there was supposed to be water, there was land, and vice versa. This was not corrected, I might say, until 1956.

However, in 1955, because of my representations to the Admiral in pointing out the stupidity of trying to follow the *St. Roch*, and again the *St. Roch* only drew 12.5 feet of water, we set up a completely new channel from the Alaskan Border clean through to Bellot Strait. This was fairly simple for me because I had flown over this area literally hundreds of times and the way you determine a channel or the way I do is to use my old friend the ice.

If 60 feet of ice, 60 feet in depth, goes from *a* to *b*, then there is a 60 foot channel. That is pretty darn obvious, and this is actually what happened.

There was heavy ice going into the Coronation Gulf, in spite of the fact we only had an 18 foot channel, but there was stuff 60 and 70 feet getting into the Coronation Gulf. The only place it could go was on the north side. The water is crystal clear up there and I generally say if you cannot see the bottom you have 35 feet plus in depth, but if you can see the bottom, it is 35 feet. Actually you can see it 50 feet, but to be on the safe side we allowed 15 feet.

So this whole channel was plotted by air. I plotted it out by air on an aeronautical chart and then the U.S. hydrographic service did the survey. Nowhere will you find that

[*Interprétation*]

voyage et j'ai dit que d'après moi 36 pouces seraient assez sûrs et un homme m'a dit, certainement vous voulez dire 136 pouces et j'ai dit, non, monsieur, 36 pouces.

Comme c'est arrivé, nous avions déjà atterri deux C-54 (*s*) sur 26 pouces de glace. Bien entendu, nous n'avons pas arrêté. Ils ont atterri du côté de la grève et ils ont un déplacement d'air plus puissant que le C-124. Donc en théorie, le C-124 pourrait atterrir sur une moindre épaisseur de glace. De toute façon à ce stage-là, il y avait à peu près 48 pouces de glace et j'ai dit qu'il n'y aurait pas de difficultés. Par suite j'ai été attaché à la Force aérienne des États-Unis et j'ai travaillé avec eux de janvier jusqu'â juillet en montant tous les champs de glace le long de la côte afin que les C-124 puissent atterrir.

A ce moment-là, la Marine voulait bien déterminer les pointes de grèves afin qu'elle puisse décharger leur cargaison. A mon avis, la glace vous indique, et j'ajoute cette petite anecdote juste pour vous montrer comment rapidement vous pouvez faire quelque chose si vous vous voulez vous servir de la glace dans sa façon la plus propice. Tout ce que vous avez à faire est de déterminer la fissure de marée et cette fissure qui est formée entre la glace qui est solidement gelée au bas et la glace qui bouge, c'est-à-dire celle qui flotte et qui n'est pas très profonde afin qu'elle puisse geler au fond. En (*d'*) autres mots, si vous aviez six pieds de glace vous allez avoir une fissure de marée qui a six pieds d'eau. Donc, tout ce que nous avions à faire c'est d'aller à chaque base et de déterminer la fissure, les fissures de marée, et ceci nous donnait la pointe de grève. Vous pourriez dire, que fait-on des bas-fonds et des ris? Tout ce que vous avez à faire est de regarder de la grève dans la dernière partie de l'année et s'il y a une bosse dans la glace vous saurez qu'il y a un banc. S'il n'y a pas de bosse dans la glace, vous savez que vous avez au moins six pieds d'eau ou plus.

Après cela, j'ai été attaché au service de la Marine des États-Unis en juin et quand je me suis rendu à San Diego, je me suis rendu compte que la route qu'ils devaient prendre maintenant, gardez bien dans l'idée qu'il n'y avait aucune carte en existence de la côte de l'Alaska jusqu'à l'est de l'Arctique. Il n'y avait aucune carte. Le St-Roch a simplement suivi le *Captain David Morris* qui suivait Pete Norberg qui suivait un tel.

Étant donné que leur bateau était engagé dans une passe qui traversait un dédale d'iles, personne n'avait le temps de sortir et de prendre le fond pour trouver de nouveaux chenaux. Leur préoccupation majeure était d'aller de a à b. Le fret, à ce moment-là, consistait en un effort unique. En d'autres termes, vous avez une cargaison à livrer, et vous avez beaucoup de temps pour le faire. Vous pouvez vous permettre d'attendre de bonnes conditions. Si vous essayez de suivre un horaire, le problème devient entièrement différent. Après avoir examiné cette voie de navigation qu'ils allaient prendre, les Américains, lorsque je leur ai dit quelles étaient les dimensions du St-Roch, ont imaginé qu'il s'agissait d'un brise-glace. Il faisait 80 tonneaux au maximum, et avait un moteur de 150 chevaux. Ils envisageaient cependant d'envoyer un bateau de 10,000 tonneau, en se fondant sur une voie qui n'était même pas en rapport avec la terre ferme, et ceci nous amène à un autre sujet.

L'emplacement de la terre ferme n'était pas bien défini, et nous le savions bien, en 1951. J'étais aux quartiers généraux de l'armée de l'air, et un de nos navigateurs prit un relevé au radar qui avait été fait par l'armée de l'air

[*Text*]

a Canadian was aboard those ships for there years. I am not kicking about myself. I am kicking about the fact that I have heard ministers, none of the present ministers, but I have heard ministers state that the Russians know more about our Arctic than we do. I have heard other people state that the United States knows more about our Arctic than we do and that is the stupidest thing that anybody could say because we know a hell of a lot more about our Arctic than anybody else, if they would go to people with experience.

All right, we laid out the track right through to Shepherd Bay the first year, in 1955. In 1955 they used icebreakers, four major icebreakers. I asked the Admiral to leave the icebreakers out of the picture because it is a very shallow coast along the Alaskan coastline and they are nothing but a menace for the simple reason that drawing 29 feet you are right out in the middle of the ice, and it has always been an adage by the early whalers and the traders and the Hudson Bay and the Royal Canadian Mounted Police to stay between the ice and the shore for the simple reason that the heavy packed ice grounds and you can go inside it.

• 1140

Well, we ended up with 56 ships trapped in the ice in 1955, and we ended up with a bill, which we could never separate one way or the other, of $32 million, for the refit which was charged back to the United States Air Force.

I tried to get it broken into damage from the ice and normal refit, and as soon as the people concerned found out who was asking this question, oh, it was impossible to separate these costs. So we never did find out how much ice damage was occasioned.

In 1956 the ships were limited to 16 feet in this Navy Task Force at my request, and this time the icebreakers could not come anywhere near us, trying 29 feet, except the first echelon. And to show you how stubborn and bigoted some of these people can get who are in charge of icebreakers—and I am not making a wide assertion; I am simply stating it—these two captains were going into a blind lead. We could see it from above. There were 11 ships following them.

We called them up on the radio. They would not answer. We had to call all the way back to the command ship which was down in Cape Lizburne and which is roughly 700 to 800 miles, and get the command ship to tell them. But by that time the lead had pinched out, and they were caught. Two, three, four, five, six, seven echelons, but the others, the rest of the convoy, passed and went in. Two, three and four were back out before number one got out of the ice, and they were the only ships that were damaged in 1956.

In 1957, incidentally, I have been trying to get the Northwest Passage done, because to me, there is no difference anywhere in the Arctic. Ice is ice. There is no such thing as one place having a terrible depth of ice and another place not having it, because the ice moves all over. So the mid-Arctic, the Eastern Arctic, the Western Arctic, are all the same in the sense that you have ice covering it, but mind you, it is not the same type of ice.

In 1957 it was agreed that we would make the Northwest Passage, and it was a piece of cake that we did not run into any ice at all. We finished off the ice survey which I had

[*Interpretation*]

américaine, et le déposa sur nos cartes topographiques. Nous découvrîmes que la terre ferme se trouvait à un demi degré, soit 30 milles au Nord et au Sud, et à 18 milles à l'Est et à l'Ouest, si bien que si vous faisiez des sondages, ils n'étaient pas en rapport avec la terre ferme. En d'autres termes, là où nous supposions qu'il y avait de l'eau, il y avait de la terre et vice-versa. Ceci n'a pas été corigé, je dois le dire, avant 1956.

Cependant, en 1955, à la suite des remarques que j'avais faites à l'amiral, disant qu'il était ridicule d'essayer de suivre le St-Roch, et je le répète, le St-Roch n'avait que 12.5 pieds de tirant d'eau, nous avons établi un chenal entièrement nouveau, allant de la frontière de l'Alaska au détroit de Bellot. Cela était assez facile pour moi, car j'avais survolé cette région des centaines de fois, littéralement, et pour moi, la façon de déterminer un chenal et de me servir de ma vieille amie la glace.

S'il y a 60 pieds de glace, 60 pieds en profondeur, entre A et B, il y a un chenal de 60 pieds. Cela est parfaitement évident, et c'est en effet ce qu'il y avait.

Il y avait beaucoup de glace dans le golfe du Couronnement, en dépit du fait que nous n'avions qu'un chenal de 18 pieds, mais il y avait une épaisseur de glace de 60 à 70 pieds dans le golfe du Couronnement. Le seul passage était au Nord. A cet endroit, l'eau est extrêmement claire, et je dis en général que si vous ne pouvez pas voir le fond, vous avez au moins 35 pieds de profondeur, mais que si vous pouvez voir le fond, il est à 35 pieds. En réalité vous pouvez le voir jusqu'à 30 pieds, mais il vaut mieux garder une marge de sécurité de 15 pieds.

C'est donc d'un avion que nous avons dessiné ce chenal. Je l'ai dessiné de l'avion sur une carte aéronautique et ensuite le service hydrographique de la marine américaine a fait le relevé exact. Vous ne trouverez pas un seul Canadien qui ait été sur ces bateaux pendant trois ans. Cela ne m'ennuie pas personnellement, ce qui m'ennuie c'est le fait que j'ai entendu des ministres, aucun des ministres actuels, qui ont déclaré que les Russes connaissent mieux notre Arctique que nous-mêmes. J'ai entendu d'autres personnes déclarées que les États-Unis connaissent mieux notre Arctique que nous-mêmes et c'est la chose la plus ridicule que l'on puisse dire, car nous connaissons beaucoup mieux notre Arctique que quiconque, si l'on veut s'adresser à des gens qui ont de l'expérience.

Nous avons donc établi cette voie maritime dans la *Shepherd Bay* la première année, en 1955. En 1955 on utilisait quatre brise-glace importants. J'ai demandé à l'admiral de ne pas utiliser les brise-glace, car la côte de l'Alaska est très peu profonde et qu'ils ne servent à rien, mais sont une menace pour la simple raison qu'avec un tirant d'eau de 29 pieds vous êtes en plein milieu de la glace, et les premiers pêcheurs de baleine, les premiers commerçants, la compagnie de la Baie d'Hudson et la gendarmerie royale canadienne ont toujours dit qu'il fallait rester entre la glace et le littoral pour la bonne raison que les gros blocs de glace se brisent, et que vous pouvez alors vous frayer un chemin au travers de ceux-ci.

Nous avons liquidé 56 navires pris dans les glaces en 1955, et du m; eme coup, nous en avons terminé avec une dépense dont nous ne pouvions pas nous défaire d'une manière ou d'une autre, et qui s'élevait à $32 millions,

[*Texte*]

blocked out from the air, and we went from Seattle to Boston—I forget in how many days—but it was the first time American ships had ever made that passage.

Nowhere do you find that a Canadian was aboard that ship. Never a mention was ever made of the fact that I was the pilot aboard that ship and blocked out the channel.

I believe that Captain Cuthbert from DOT was on that particular trip. He was just starting and learning something about icebreaking, and we also had a hydrographer called Wills, whom I had to beg for. I said that it is an absolute disgrace that we have the Americans charting our Arctic when we have a hydrographic service. So they finally sent Ralph Wills from Victoria along as an observer. The result now is that you have a charted route right clean through. So that takes you to 1956—all right, 1957.

In 1956, a fellow named Al Ghezzi, who owned Alaska Freight Lines, ran a biweekly tug barge operation from Seattle to Anchorage. He came to me and asked me what he could do. He had bought what they called "the monster". That was a huge Letourneau affair that carried 800 tons of freight. I do not know if anybody here knows about it. But anyhow, he left Eagle, Alaska, and went across through Norman Wells and got caught on the other side of the hill when the thing ran away and burnt up, and there he had 800 tons of freight. He flew in trucks and then found the axles were not strong enough or heavy enough to withstand the brittle conditions that existed, the low temperatures, and they broke. He had to bring in oversize axles, drill his wheels out, and so on. But anyhow he put the trucks in; he put tractor trains in. He ran clean through to Shepherd Bay. Now, I bet you that nobody knows that to this day, that a tractor train was run from Eagle, Alaska, right across Canada to Boothia.

In 1955, the same man came in from Circle, which is a little farther north through a valley, and ended up at what he thought was the DEW line site, and we were flying along putting these bases in at that time, and picking out the ice sites. They were only 20 miles out, but to our amazement, we saw this strip, so we landed. This fellow came steaming up and began giving us hell because he did not have any fuel oil.

• 1145

He thought we had come from Alaska. We assured him that he was in the wrong place; we had not come from Alaska and we would pass on his complaint.

There is that route to consider and this is just an offshot. You could run an oil line up that route without any problem, and not in an ecological area and not in an inhabited area.

However, Ghezzi had to backhaul all the freight that he had taken to Circle, so he backhauled it to Anchorage and there he got two tugs and three barges and I acted as pilot for him again and we took those tugs and barges clean through to Shepherd Bay. I hope all of you know—you do not have a map here, do you? Boothia Peninsula is the farthest east you go without having to go north to get around through the Northwest Passage, and at that stage we were going out through the Northwest Passage because there were two Moran tugs and they had to be delivered in New York. The insurance company would not cover us, so we had to come back the normal route.

In 1958, although I was in the Air Force, I was instrumental in setting up a shipping company called Arctic Shipping, and this is a tug barge operation out of Vancouver. We ran tug barge from Vancouver for three years

[*Interprétation*]

utilisés pour la réfection dont avait été chargée la «*United States Air Force*».

J'ai essayé de la faire passer dans le prix des dégâts provoqués par la glace et du prix de la réfection normale, et dès que les gens concernés ont trouvé qui posait la question, à ce moment-là, il était devenu impossible de séparer ces dépenses. Et c'est ainsi que nous n'avons jamais pu trouver quel était le coût des dommages provoqués par la glace.

En 1956 les navires ont été limités à 16 pieds de longueur dans ce détachement de la Marine, à ma requête, et à cette époque les brise-glace n'auraient pas pu aller n'importe où s'ils mesuraient 29 pieds, sauf le premier échelon. Pour montrer combien sont têtues et étroites certaines personnes qui ont à s'occuper des brise-glace, et je ne fais pas de déclaration en l'air, je ne fais que constater, ces deux capitaines sont allés se faire bloquer dans une impasse. Et nous pouvons nous en convaincre par ce qui a été dit au-dessus. Il y avait 11 navires qui les suivaient.

Nous les avons appelés par radio. Ils ne nous ont pas répondu. Nous avons dû les appeler tout le chemin du retour vers le navire amiral qui se trouvait plus bas près du cap Lizburne et qui est à peu près à 700 ou 800 milles de là et nous avons dû demander au navire amiral de les appeler. Mais pendant ce temps la navire de tête a été pris dans les glaces et ils ont été tous bloqués. Et deux, trois, quatre, cinq, six, sept échelons, mais les autres, le reste du convoi, a pu passer et entrer. Le deux, le trois et le quatre étaient de retour avant que le premier puisse sortir de la glace, et ce furent les seuls navires qui ont été endommagés en 1956.

En 1957, par hasard, j'ai dû essayer de trouver un passage par le passage du Nord-Ouest, parce que pour moi dans l'Arctique il n'y a de différence nulle part, la glace c'est la glace. Il est très possible qu'à une place il y ait une profondeur absolument fantastique de glace et qu'à un autre endroit il n'y en ait pas, parce que la glace bouge tout le temps. C'est pourquoi le Moyen-Arctique, l'Arctique de l'Est, l'Arctique-Ouest, sont tous pareils dans ce sens que la glace les couvre tous, mais pensez que ce n'est pas le même genre de glace.

En 1957, on a été d'accord que nous devrions passer par le passage du Nord-Ouest, et il aurait été impensable que nous ne trouvions pas de glace du tout. Nous avons fini par nous faire débloquer de la glace par les airs et nous sommes allés de Seattle à Boston—j'ai oublié en combien de jours—mais c'était la première fois que des navires américains ont jamais emprunté ce passage.

Et vous ne pourriez pas trouver qu'il y a eu un Canadien à bord de ce navire. Nulle part il est mentionné même que en fait c'était moi qui était le commandant à bord de ce navire et que nous étions bloqués dans le canal.

Je crois que ce capitaine Cuthbert de la DOT faisait un voyage tout à fait particulier. Il débutait tout juste et il étudiait quelque chose au sujet des brise-glace, et nous avions aussi un ingénieur hydropgraphe nommé Wills que j'ai fait d'ailleurs demander. J'ai dit que c'était vraiment malheureux que ce soit les Américains que reconnaissent notre Arctique quand nous avons un service d'hydrographie. Et c'est pourquoi ils ont finalement envoyé Ralph Wills faire une reconnaissance depuis Victoria en tant que observateur. Le résultat maintenant est que nous avons une route bien reconnue et tout à fait dégagée à travers le passage. Ainsi ça vous fait remonter à 1956 ou disons 1957.

[*Text*]

into Shepherd Bay; then we had to transfer our operations to Hay River on the south shore of Slake Lake and we ran down the Mackenzie River and along the Coast to Shepherd Bay for eight years and finally sold out to Northern Transportation.

I specifically bring up tug barge because it is obvious that you cannot operate a tug towing a barge in ice, so obviously there had to be open water, and every year we were able to get in and deliver the freight.

The next thing, I was the consultant to the Peter Bawden first drilling operation into Winter Harbour and we got in with the *Thora Dan*, a Danish ship which was also in there this last summer, without any trouble at all, off-loaded and got out everything that was delivered.

Going back to 1935 when I was first on the *St. Roch*, when we got off Point Barrow we were caught in quite a storm and I saw what appeared to me a small piece of ice but actually was a very large piece. It was about 16 feet high and it was moving in the opposite direction of the surface ice, which would be roughly about 6 feet thick, and Larsen was edging over as the ice had slackened off and edging over, and to my consternation or surprise, when we got there, there was a nice big open patch of water behind it and so, asking Henry Larsen what the heck the score was, he said, "Oh, the whalers do this all the time; this is the way they get protection." They pick out a heavy piece of ice and the ground current normally is against the wind when you have a storm and it is moving in the opposite direction and you have a clear passage. Well, there is four feet of the ice which sticks out under the water and this acts just like a plow, so that the ice is just being plowed aside and here is this nice little basin. We stayed there for two days and followed this piece of ice right out into the open water. This is what gave rise to Alexbow.

In those days Larsen and I discussed this idea of having a plow bow where you plowed the ice a number of times, but ships' rig did not have the horsepower and we dropped it until 1964 and then began discussing it again. Unfortunately, Henry Larsen died in the fall of 1964 and I had to go on on my own.

We have built an Alexbow and this is a half section of it. Actually there is a blade that runs down here about one inch high. This portion here is cut out so that the tug fits in. This is actually a barge with the top off. It operates almost identically as a snowplow does, and the faster you go, the more efficient it becomes. We ran very conclusive trials down at Kingston in up to 1812 inches of ice and these were scientifically covered by the National Research Council, by CRELL, the organization from the States, Cold Regions Research Engineering Laboratory, and the U.S. Coast Guard and our own coast guard.

At one time we were breaking 18 inches of ice. We would get about a mile and then we would have to stop and back up and run. But the shape of the bow itself and the fact that the bow is wider than the ice meant that the weight of the ice itself would push the barge and track back into open water. In other words, you have no problem in backing down. This is one of your biggest problems with a conventional icebreaker. When you get stuck in the ice, you have to apply full power in reverse and this sucks the ice down into the propellers, and this is why you have so much propeller and rudder damage when you get stuck that way.

[*Interpretation*]

En 1956 un camarade nommé Al Ghezzi qui possédait l'*Alaska Freight Lines* a effectué un voyage de deux semaines avec des péniches depuis Seattle jusqu'à Anchorage. Il est venu me voir et il m'a demandé ce qu'il pouvait faire. Il avait acheté ce qu'il appelait «le monstre». C'était un vaste bâtiment Letourneau qui transportait 800 tonnes de fret. Je ne sais pas si quelqu'un ici le connaît, mais de toute façon il a quitté *Eagle* en Alaska et a traversé le *Norman Wells* et passé de l'autre côté de la colline quand la chose a tourné court avec un incendie et avec les 800 tonnes de fret. Il fit venir des camions et ensuite il se rendit compte que les essieux n'étaient pas assez forts ou assez lourds pour supporter les conditions extrêmement pénibles qui y régnaient, les basses températures, et ils cassèrent. Il a dû faire venir des essieux d'une taille au-dessus, repercer ses roues etc.. Mais de toute façon il a remis les camions sur leurs roues. Il les a montés sur des trains de tracteurs. Et il est allé jusqu'à *Shepherd Bay*. Et je peux vous parier que personne ne le sait jusqu'à ce jour qu'un train de tracteurs a été depuis *Eagle* en Alaska jusqu'à *Boothia* à travers tout le Canada.

En 1955, le même homme vint depuis *Circle* qui est un peu plus loin au nord après une vallée et termina son voyage à ce que nous pensons être la région de la zone du *Dew*, que nous avons longée en établissant ces bases en même temps, et relevant les emplacements de la glace. Ils étaient seulement à 20 milles au large mais à notre stupéfaction, nous vîmes ce bout de terre et nous débarquâmes. Ce navire vint vers nous et commançât à nous embêter parce qu'il n'avait plus de carburant.

Il pensait que nous venions de l'Alaska. Nous l'avons assuré qu'il se trompait; nous ne venions pas de l'Alaska et nous transmettrions sa requête.

Il faut prendre cet itinéraire en considération et ceci n'est qu'une déviation. Vous pouviez faire passer un convoi pétrolier par cet itinéraire sans aucun problème, mais pas dans une région écologique ni dans une région inhabitée.

Cependant, Ghezzi devait rapporter toute la cargaison jusqu'à Circle. Il a rapporta donc jusqu'à Anchorage et là, il obtint deux remorqueurs et trois péniches et de nouveau je lui servis de pilote; nous réussîmes à acheminer ces remorqueurs et ces péniches sans encombre jusqu'à *Shepherd Bay*. Je pense que vous savez tous,—avez-vous une carte? que la presqu'île de Boothia est le point le plus à l'est ou vous puissiez aller sans avoir à passer par le nord par le passage du nord-ouest; à cette époque nous sommes passés par le passage du nord-ouest car il y avait deux remorqueurs Moran qui devaient être livrés à New-York. La compagnie d'assurance ne les couvrait pas, nous avons donc été obligés de prendre l'itinéraire normal.

En 1958, bien que je faisais partie de l'aviation, j'ai contribué à créer une compagnie de navigation appelée *Arctic Shipping*, il s'agit d'une entreprise d'exploitation de chalants remorqueurs de Vancouver. Pendant trois ans, nous avons exploité des chalants remorqueurs de Vancouver à *Shepherd Bay*; puis nous avons dû transférer notre exploitation à *Hay River*, sur la rive sud du Lac Des Esclaves, et pendant huit ans nous atteignions *Shepherd Bay* en descendant la rivière Mackenzie puis en suivant la côte; enfin cette société fut vendue à la *Northern Transportation*.

Nous utilisions essentiellement des chalants remorqueurs car il est évident qu'il n'est pas possible qu'un

[*Texte*]

• 1150

If you get to 18 inches of ice that is landfast—and I want to make perfectly clear what we are talking about. We are talking about ice that is shore to shore where there are no open leads, no water, or ice that is under pressure, and as far as you can see there is no open water. the *MacDonald*, which has 18,000 horsepower and is rated at 6,000 tons, has a ratio of three horsepower to one gross ton, cannot break any more ice than we were breaking with 700 horsepower under those conditions. There is about three or four feet of snow on top.

I would like to pass a picture around here so you will see just what happens when a conventional icebreaker breaks ice. The icebreaker rides up on top of the ice—whatever the thickness is makes no difference—which collapses against the bow. That icebreaker, and I do not care what size it is or what power it has, will not move an inch until it finds space for the ice that it has broken. I do not know whether you have all read this letter—I wrote a letter to the government here because I was highly concerned over the *Manhattan* operation. I knew it would fail under stated conditions. Those stated conditions were in landfast ice or ice under pressure.

People get an idea of the *MacDonald* or the *St. Laurent* charging ahead and leading the *Manhattan* and that is anything but the fact because they cannot break that type of ice, not without ramming. What they could do when the *Manhattan* got stuck, and she got stuck many a time, was run up one side and pulverize the ice because of their heavy plating—in fact they could hit it at quite an impact—and run up the other side and do the same thing and pulverize the ice to the point that the *Manhattan* could break out.

Gentlemen, you are never going to build an icebreaker of the present conventional type—that is, breaking ice downward—that can make the Northwest Passage all year round because you have over 1,000 miles of landfast ice. When you get into ramming, the cost can go from the normal operating cost up 800 per cent. You are talking about an icebreaker that is going to be 50,000 tons and 100,000 horsepower, and I relate horsepower to tonnage. To me, the *MacDonald* is the best icebreaker we have at the present time because her ratio is three horsepower to one ton. The *St. Laurent* is about half, which is 2 to 1. The *Manhattan* was exactly the opposite. She was 150,000 tons and had 44,000 horsepower. The only advantage the *Manhattan* had was inertia; in other words, the tremendous weight. This is only good where you are going to run into pressure ridges that form here, there and the other places and this inertia value will carry it through a pressure ridge.

The fact remains that when they went up in April on their second trial they could not break three and a half feet at a steady speed. Three and a half feet of ice stopped the *Manhattan*, stopped the *MacDonald*, and the *MacDonald* had to back up and break the ice out and then they went ahead. The claims were they got to Pond Inlet. In fact, all the newspaper reports indicated they were just right there at Pond Inlet. They were right at the ice edge, 30 miles from Pond Inlet. They never got anywhere near Pond Inlet.

If the *St. Laurent* could not break this ice, and we are talking about spending $80 million to $100 million on an icebreaker, you are buying a pig in a poke because it will not break that type of ice for the simple reason that the

[*Interprétation*]

remorqueur remorque une péniche sur la glace, il fallait donc manifestement de l'eau libre, et chaque année nous étions capables de parvenir à cet endroit et d'y livrer la cargaison.

L'autre chose dont je voulais parler, est que j'ai été expert-conseil pour la première expédition de Peter Bawden jusqu'à *Winter Harbour*; nous y parvîmes avec le navire danois *Thora Dan*, qui y était également l'été dernier, sans aucun problème et nous avons déchargé tout ce que nous transportions.

Revenons à 1935, lorsque j'étais pour la première fois sur le St-Roch; en quittant *Point Barrow*, nous fûmes pris dans une tempête et je vis ce qui me sembla être un petit morceau de glace mais qui en réalité était un très grand morceau. Il avait environ 16 pieds de haut et il se déplaçait dans le sens contraire à la surface de la glace, qui était environ épaisse de 6 pieds; lorsque nous parvîmes à cet endroit, à ma consternation ou plutôt à ma surprise, je constatai que derrière ce morceau de glace il y avait une grande étendue d'eau; demandant à Henry Larsen ce qui se passait, il me répondit, «ho! les baleiniers font toujours comme ça; c'est ainsi qu'ils se protègent. Ils prennent un lourd morceau de glace, et quand il y a une tempête, comme le courant va normalement contre le vent, ce morceau de glace va en sens contraire et vous ouvre le passage». Il y a donc 4 pieds de glace qui dépasse sous l'eau et qui joue le rôle d'une charrue; la glace est donc rejetée sur les côtés et vous avez ainsi un beau petit passage. Nous sommes restés là deux jours et nous suivîmes ce morceau de glace jusqu'à l'eau libre. C'est ce qui donna naissance à l'Alexbow.

A cette époque, Larsen et moi avons discuté l'idée d'utiliser une étrave en charrue lorsqu'il est nécessaire de briser la glace un certain nombre de fois, mais le navire n'avait pas la puissance nécessaire; nous abandonnâmes donc cette idée et la reprîmes en 1964. Malheureusement Henry Larsen mourut en automne 1964 et il me fallut continuer par mes propres moyens.

Nous avons construit une Alexbow et en voici une moitié. De fait, il y a une ailette de 1 pouce de hauteur qui se meut en dessous. Cette partie est découpée, de façon à s'adapter au remorqueur. Il s'agit en fait d'un chaland à l'avant relevé. Il fonctionne à peu près comme un chasse-neige, et plus la vitesse est grande, plus son efficacité augmente. Nous avons effectué des essais très concluants à Kingston dans de la glace dont l'épaisseur atteignait 18 pouces et demi; ces essais étaient supervisés scientifiquement par le Conseil national de recherches du Canada, par le CRELL, *Gold Regions Research Engineering Laboratory* des États-Unis, par la garde-côte américaine et par notre propre garde-côte.

Une fois nous avons rompu 18 pouces de glace. Nous aurions pu avancer d'environ un mille mais là nous aurions été obligés d'arrêter, de faire demi-tour et de repartir. Mais la forme de l'étrave elle-même et le fait que l'étrave est plus large que la glace signifie que le poids de la glace aurait poussé le chaland elle l'aurait refoulé dans l'eau libre. Autrement, dit, vous aviez de la difficulté à faire machine arrière. C'est là un des plus grands embarras avec le brise-glace traditionnel. Quand on est pris dans la glace, il faut faire marche arrière et ce mouvement aspire la glace dans le remous des hélices, et ceci explique les graves avaries à l'hélice et au gouvernail qui en résultent.

[*Text*]

pressure gets so great against the sides. You get 10 feet of ice up there, so you have to find 20 feet of space. If the ice is shore to shore, in Prince of Wales Strait for instance, which is a fairly narrow strait, that is solid landfast ice and there is nowhere for the ice to go unless you push it up on the beach. If you tried to get in there with an icebreaker, you could not do it for the simple reason that there is no place for the ice to go.

• 1155

Some of you will say we should start in the fall and keep a channel open. This might be feasible in the Prince of Wales Strait but the ice in Melville Sound is moving in that area; it moves all winter. If you read Stefansson's books, and the particular book I am talking about is on the five years he spent in that area, one of his greatest tribulations was trying to cross from Melville Island to Banks Island, across Melville Sound, because of open water.

The application of power alone seems to give people the impression that because you have this tremendous power you are going to break everything. Let us admit that you can build a ship that is big enough and has enough power to shatter ice literally sideways, you then get into an economic situation where it is not going to cost $80 or $100 million but it is going to come closer to $200 or $300 or $400 million by the time that you get the power plant that you require.

You talk about a 150,000-ton tanker with 300,000 horsepower, where in heaven's name are you going to put your oil? Your 300,000 horsepower is going to take up most of the space in that ship. So it is ridiculous, to me, as an individual, to listen to these arguments for giant icebreakers which we cannot afford to begin with and again because they are, in my opinion, the most inefficient and costly piece of equipment we have got in the water under those particular conditions, landfast ice.

In the St. Lawrence you have moving ice; it is open so you do not have this problem. That is why I excluded the St. Lawrence from my remarks. If it were feasible we would be going into Goose Bay. I spent two years at Goose Bay and I know the ice thoroughly there. We would have been going into Goose Bay all year round. It is not feasible. The *Labrador* and I think it was the *Lapointe* and either the *Montcalm* or the *Wolfe*, these three icebreakers tried to get one of Crosby's ships in there and could not get within 30 miles of Goose Bay in January and that is not when the maximum ice is in existence, it is about 18 inches thick then. And this again is caused by the snow layer, the intense cold and the fact that the snow cushions the ship.

I would like to mention old Stefansson again. Stefansson wrote a book called *The Friendly Arctic* and he has been criticized and I suppose he will be criticized for endless years for writing such a book because it is such a ghasly place to live. Stefansson wrote that book from the aspect of a man who knew exactly what he was doing and a man who was comfortable because he knew how to dress properly and he knew all the tricks of the trade which he had taken from the Eskimos. You have to remember that the Eskimos took thousands of years to develop one of the finest systems of survival in existence in the world in a hostile country.

You read books about all these hardships that the Eskimos endure because of the cold and all this stuff. The Eskimo does not think so because this is his life. He never heard of cold weather bothering you because that is what his life is. We tell him that he is having a hard time.

[*Interpretation*]

Lorsque vous butez contre 18 pouces de glace, vous vous trouvez dans une mer de glace, et je veux que ceci soit parfaitement clair. Nous parlons de la glace qui s'étale d'une rive à l'autre, sans aucune voie ouverte, sans eau; c'est-à-dire de la glace sous pression et, aussi loin que porte le regard, sans voie navigable. Le *MacDonald*, d'une puissance de 18,000 chevaux vapeur et jaugeant 6,000 tonnes, dont la proportion est de trois chevaux pour une tonne forte, ne peut briser plus de glace que nous n'en avons brisée avec 700 chevaux de puissance dans ces conditions. La glace est recouverte de trois ou quatre pieds de neige.

J'aimerais faire circuler cette photocopie afin que vous puissiez constater ce qui se produit quand un brise-glace ordinaire fonctionne. Le brise-glace monte sur la glace, quelle qu'en soit l'épaisseur, et l'écrase en la broyant de son étrave. Ce genre de brise-glace, peut importe sa puissance ou sa dimention, ne fera jamais bouger un pouce de glace avant de trouver où la rejeter. Je ne sais si vous avez tous lu cette lettre que j'ai adressée au gouvernement pour mettre fin aux inquiétudes que m'inspirait l'opération du *Manhattan*. Je savais que l'opération ne réussirait pas dans certaines conditions. Ces conditions étaient l'emprisonnement dans les glaces ou les glaces sous pression.

Les gens imaginent le *MacDonald* ou le *Saint-Laurent* fonçant tout droit et dirigeant le *Manhattan*, ce qui est tout à fait contraire à la vérité, car ils ne peuvent briser ce genre de glace, sans la refouler. Ce Qu'ils pouvaient faire, quand le *Manhattan* a été encerclé, et il l'a été plusieurs fois, était de précipiter d'un côté et de pulvériser la glace, ce que leur permettaient les tôles épaisses de leur armature, avec une force assez vive, et de se précipiter de l'autre côté et de recommencer le manège et pulvériser la glace jusqu'à ce que le *Manhattan* puisse se dégager.

Messieurs, vous ne pourrez jamais construire un brise-glace suivant le type ordinaire brisant la glace par le dessus, et qui puisse parcourir le passage du Nord-Ouest à l'année longue, car vous avez plus de 1,000 milles de glace solide. Si vous entreprenez de la défoncer, le coût peut s'élever jusqu'à 8 p. 100 au-dessus des frais ordinaires. Vous parlez d'un brise-glace de 50,000 tonneaux et de 100,000 chevaux de puissance et j'établis le rapport entre la puissance et le tonnage. A mon avis, le *MacDonald* est le meilleur brise-glace que nous ayons actuellement, la proportion puissance tonnage de ce navire étant de trois pour un. La proportion du *Saint-Laurent* est d'environ la moitié, soit deux pour un. Le *Manhattan* est de proportion inverse: 150,000 tonneaux et 44,000 chevaux. Le seul avantage du *Manhattan* était sa force d'inertie; autrement dit, son poids formidable. Cet avantage ne vaut que si vous frappez des crêtes de pression qui se forment ici ou là ou en d'autres endroits et cette force d'inertie portera le navire au-delà de la crête.

Le fait demeure que, lorsque le *Manhattan* a fait son deuxième voyage d'essai en avril, il ne pouvait disloquer trois pieds et demi de glace à sa vitesse normale. Trois pieds et demi de glace ont stoppé le *Manhattan*, ont stoppé le *MacDonald* et le *MacDonald* a dû faire machine arrière et briser la glace et ce n'est qu'alors qu'ils ont pu avancer. On a prétendu qu'ils étaient parvenus à Pond Inlet. En réalité, tous les rapports des journaux indiquaient qu'ils étaient là précisément à Pond Inlet. Ils étaient sur le bord de la glace, à 30 milles de Pond Inlet. Ils n'ont jamais approché Pond Inlet.

[*Texte*]

In writing *The Friendly Arctic*, Stefansson was making the point that the Arctic is friendly if you work with it. I call the Arctic friendly because the ice does everything for me. For instance, you cannot move without ice forming in the wintertime. Once it is there in the wintertime you can dogteam it, you can go anywhere you want. It shows me where the reefs are; it tells me whether a current exists or it is tidal. It shows me where deep channels are. It is a garbage disposal unit or it used to be. You took your garbage out to some point on the ice where it would go out to sea. However, we are polluting our Arctic so that has got to stop.

• 1200

You even build ice houses to freeze your meat, you can use ice for so many different things that to me, as I say, it is a friend of mine, but I work with it. "Alexbow" works with the ice, you are doing everything so far as I am concerned in the proper sequence. You are not trying to force the ice; you are not trying to break the ice downward and force the water to be displaced; you are not trying to force the ship through the ice with friction on both sides; you are not trying to back down off a piece of ice that you are stuck on; and you are not damaging the ship because it is not the amount of ice that you can break at the bow that matters—that has very little or nothing to do with ice-breaking—it is the pressure on the sides and if that pressure is present and I do not care how many *Manhattans* or how big the *Manhattan* becomes, you have got a problem. You are not going to move until that pressure slackens off.

As you see here, the bow is wider than the hull of the ship therefore the hull of the ship is in open water. You need not take my word for it all you have to do is look at the insurance rates and you will find that the insurance rates, I will give you an example, it costs $8 thousand extra in insurance to bring a 10-thousand-ton ship up to Montreal during the winter season. That $8 thousand is not just to make money for the insurance company. As you know insurance is based on accident ratio, damage to ships and that is a killer today.

You cannot get insurance at a decent rate to compete with world shipping if you are going into the Arctic under the present situation. When an icebreaker gets into heavy ice and ships are trying to follow it, the ships have to move very slowly because they will damage themselves. They have not got the plating. An icebreaker has anywhere from 2 to 2.5 inches of very high tensile steel.

All these ships have is normal plating with an overlay of plating. When these ships get into damage, the ice punches the plates in around the frames or ribs if you want to call them. This does not stop the ship from going anywhere but the minute they go in for a refit this damage has to be repaired and this is the most costly feature about the whole base operation of normal ships or ice reinforced ships. You have to take the plate off. You have to either throw it away or straighten it out and you have to straighten your ribs or your frames. This is where the cost comes in and that is why the high insurance rate.

Why does this damage occur? It occurs because the icebreaker is not an efficient ship to lead a convoy through 100 per cent ice, ice from shore to shore. Consequently, until we get something going that will change this you can talk about submarines but we know economically that at the moment they are not feasible; you can talk about aircraft, here again they are not feasible; you can talk about pipelines but you would have one awful job putting

[*Interprétation*]

Si le *Saint-Laurent* n'a pu broyer cette glace, et nous parlons de près de 80 à 100 millions de dollars de dépenses pour un brise-glace, vous faites un marché de dupe, car il ne brisera pas ce genre de glace pour la simple raison que la pression devient si forte qu'elle le paralyse. La glace est de dix pieds d'épaisseur à cet endroit, il vous faut donc vingt pieds de jeu. Si la glace touche les rives à Prince of Wales, par exemple, détroit de peu de largeur, vous êtes pris dans une mer de glace et il n'y a pas d'endroit où la rejeter ailleurs que sur le rivage. Si vous essayez de vous y introduire, vous n'y parviendrai pas pour la simple raison qu'il n'y a pas de place où rejeter la glace.

Certains diront que nous devrions commencer à l'automne at garder la voie ouverte. Ceci serait peut-être possible dans le détroit de Prince of Wales, mais la glace à Melville Sound se déplace dans cette région; elle bouge tout l'hiver. Si vous lisez les ouvrages de Stefansson, et en particulier l'ouvrage qui me vient à l'esprit est celui du récit de ces cinq années passées dans cette région arctique, l'une de ses plus sérieuses tribulations fut lorsqu'il tentat de traverser de Melville Island à Banks Island, par le chenal de Melville Sound.

Les gens semblent penser que la puissance en soit, surtout si elle est très grande, peut tout briser sur son passage. Supposons qu'on puisse construire un navire de dimension assez grande et d'assez grande puissance pour pouvoir littéralement désagréger la glace d'un côté comme de l'autre, il se présentera alors une situation économique où il faudra envisager non pas un coût de $80 à $100 millions de dollars mais beaucoup plus près de $200, $300 ou $400 millions de dollars avant que la machinerie ait la puissance voulue.

Vous parlez d'un pétrolier de 150,000 tonneaux et 300,000 chevaux-vapeur; où donc logerez-vous votre mazout? Vos 300,000 chevaux occuperont presque tout l'espace du navire. Il est donc ridicule, quant à moi, selon mon opinion personnelle, d'entendre ces arguments au sujet d'un brise-glace géant que nous n'avons pas le moyen de construire en premier lieu mais qui est, encore une fois, à mon humble avis, le plus inefficace et le plus coûteux des équipements que nous puissions lancer à l'eau dans ces conditions particulières dues à la mer de glace.

Dans le Saint-Laurent, la glace est mouvante; la voie est ouverte et vous n'avez donc pas à considérer ce problème. C'est pourquoi je n'ai pas mentionné la voie maritime du Saint-Laurent. Si nous pouvions le faire, nous nous engagerions dans la Goose Bay. J'ai passé deux ans à Goose Bay et je connais parfaitement la situation de la glace là. Nous aurions mouillé à Goose Bay toute l'année. Mais ce n'est pas faisable. Le *Labrador* et, je pense le *Lapointe* et soit le *Montcalm* ou le *Wolfe*, trois de ces brise-glace ont tenté de piloter les navires Crosby en cet endroit et n'ont pu approcher à 30 milles de Goose Bay en janvier, alors que la glace n'est pas dans toute son épaisseur; elle atteint à ce moment environ 18 pouces d'épaisseur. Je répète que cela est dû à l'épaisseur de la couche de neige, au froid intense et au fait que la neige tamponne le navire.

Je tiens à mentionner de nouveau ce cher vieux Stefansson. Stefansson a écrit un livre intitulé: *The Friendly Arctic*, ce qu'il lui a valu des critiques, et je suppose qu'il sera critiqué encore pendant de longues années pour avoir écrit ce genre d'ouvrage décrivant un lieu sinistre. Stefansson s'est placé du point de vue de l'homme qui sait exactement ce qu'il fait et qui se sent parfaitement à l'aise parce

[*Text*]

pipelines from island to island plus the low temperatures that exist, trying to keep the oil flowing.

"Alexbow" has never had a chance and I am going to make that statement flatly. She was only tested in the one instance in my configuration. What I invented was the one that we tested to begin with and if you do not mind passing those around you will see the difference. From that time on the people concerned—and I am not going to name any names—began to know more about it than the inventor did. I am going to name the DOT because I informed the DOT that they where not testing "Alexbow" and they went right ahead and tested what was not "Alexbow".

I was never consulted, never called in and you would think that any government body would have the courtesy to call the inventor in and listen to him. They do not have to accept his advice but at least listen to his argument and find out what was going on in his head when he invented this. As a consequence we have lost three years in testing "Alexbow" and we are only getting back now to the original configuration. In 1968 we sent two barges up to Rea Point on Melville Island. These barges were never, in God's green earth, ever intended to work in Arctic ice. They were supposed to be used exactly as I use tug barges in the Western Arctic.

• 1205

You do not move from "A" to "B" unless you have a fair wind and the ice is moving away from the shore and you cannot get caught. Let me tell you it works. When you have only one delivery to make, you can afford to wait. There is an old saying about weather that I would like to quote. "The wind cannot blow from the same direction all the time." If you were with an icebreaker, she is 10 to 20 miles offshore and the minute the fair wind starts shoving the ice offshore you get caught in a jam out in that ice whereas the fellow that is in harbour can take advantage of the open lead and stay in close to the shore and get to his destination sometimes days before the icebreaker and the convoy will get there.

In 1968, I had no knowledge that there was an icebreaker in the area and once committed to the icebreaker, you have no option. You have to follow. There is no way in heavy ice that you can leave the icebreaker because you have not the capacity to break the ice. However, we had fair winds and we got to Rea Point and delivered the freight. In 1969 they did the same thing and this time they got caught. Those barges have an half-inch steel plate in the sides and a three-eighth steel plate in the bilges. Gentlemen, you do not take barges of that construction into ice of any kind. They are lost through nothing but sheer stupidity if they go out into ice which has already been forecast as 1010 cover which means 100 per cent cover. A lot of people thought that it was to poor old "Alexbow" that something happened.

I saw the moving pictures of what happened to the *Learmonth*. The bilges were pierced and she slowly began to roll over. The deck load which was a thousand tons took over and she flipped and turned right upside down. That is what happened to her. The *Johnny Norberg* simply sank the way she was. If that convoy had waited two weeks, it would have had open water all the way into Rea Point. The *Thora Dan* went in in open water. I should let you ask the

[*Interpretation*]

qu'il sait comment se vêtir et connaît tous les trucs du métier qu'il avait emprunté aux Esquimaux. Vous ne devez pas oublier que les Esquimaux ont perfectionné pendant des milliers d'années les moyens les plus rafinés de survivance en pays hostile.

Nous lisons des ouvrages sur les dures épreuves et privations subies par les Esquimaux à cause du froid et des autres conditions qui existent en ces lieux. L'Esquimaux ne le considère pas comme une épreuve car c'est son genre de vie. Il n'a jamais entendu dire que le froid devait le faire souffrir, car il n'a jamais connu autre chose. C'est nous qui lui disons qu'il a la vie dure.

Lorsqu'il a écrit son ouvrage *The Friendly Arctic*, Stefansson voulait convaincre que l'Arctique est aimable si vous êtes aimable avec lui. L'Arctique est mon ami parce que la glace me sert généreusement. Ainsi, vous ne pouvez voyager que sur un tapis de glace en hiver. Une fois la glace solidifiée, vous pouvez en parcourir le champ en traînaux à chiens. Vous pouvez vous rendre où vous voulez. La glace me signale ses aspérités, elle m'avertit d'un courant ou des mouvements du flot. Elle m'oriente vers les voies profondes. Elle recueille vos débris et les porte à la mer. Toutefois, nous sommes en train de polluer notre Arctique et ceci doit cesser.

Vous contruisez même des maisons de glace pour y congeler votre viande, vous pouvez utiliser la glace pour de nombreuses autres choses, si bien que pour moi comme je l'ai dit, elle est un amie, mais je travaille avec elle. Le «Alexbow» travaille avec la glace, vous faites tout en ce qui me concerne dans l'ordre indiqué. Vous n'essayez pas de forcer la glace vous n'essayez pas de briser la glace vers le bas et de forcer l'eau à se déplacer; vous n'essayez pas de forcer le navire à travers la glace au moyen de frictions sur les deux côtés; vous n'essayez pas de repousser un morceau de glace sur lequel vous êtes coïncé; et vous n'endommagez pas le navire parce que ce n'est pas la quantité de glace que vous pouvez briser à l'avant qui importe—ceci a peu de chose ou rien à faire avec le fait de briser la glace—c'est la pression sur les côtés qui importe et si cette pression existe je ne me soucie pas de savoir combien il y a de Manhattan ou la taille que le Manhattan peut prendre, vous avez alors un problème. Vous ne pouvez vous déplacer tant que cette pression ne diminue pas.

Comme vous le voyez ici, l'avant est plus large que la coque du navire aussi la coque du navire se trouve-t-elle en eau libre. Vous pouvez me croire, tout ce que vous avez à faire c'est d'examiner les taux d'assurance et vous verrez que selon les taux d'assurance, je vous donne un exemple, cele coûte 8,000 dollars extra en assurance pour amener un navire de 10,000 tonnes jusqu'à Montréal pendant la saison d'hiver. Ces 8,000 dollars ne sont pas simplement destinés à ce que la compagnie d'assurance fasse de l'argent. Comme vous le savez, l'assurance se base sur la proportion d'accidents, le dommage causé au navire et ceci est un grand danger aujourd'hui.

Vous ne pouvez obtenir une assurance à un taux décent qui puisse faire concurrence à la navigation mondiale si vous allez dans l'Arctique dans les situations actuelles. Lorsqu'un brise-glace pénètre dans une zone de glace

[*Texte*]

questions because you must have many questions. I am so close to this subject that I get wound up and very often I am saying something which is not clear to you.

[*Interprétation*]

épaisse et que des navires essaient de le suivre, ces navires doivent se déplacer très lentement sans ça ils subiront des dégâts. Ils n'ont pas une grande épaisseur de coque. Un brise-glace a partout de 2 à 2-14 pouces d'acier à très haute résistance.

Tout ce que ces navires ont est un revêtrement de tôle normal. Lorsque ces navires sont endommagés, la glace déforme les tôles autour de la carcasse ou des côtes si vous voulez les appeler ainsi. Ceci n'empêche pas le navire de continuer son chemin, mais lorsque le navire va en ras double, ce dommage doit être réparé et c'est l'aspect le plus coûteux de toute cette activité de base des navires normaux ou des navires renforcés contre la glace. Vous devez retirer le revêtement en tôle. Vous devez soit le jeter soit le redresser et il faut également redresser les cotes ou l'armature du navire. C'est là que le coût entre en jeu et c'est pourquoi le taux d'assurance est élevé.

Pourquoi ces dégâts se produisent-ils? Ces dégâts se produisent parce que le brise-glace n'est pas un navire efficace pour conduire un convoi dans une glace à 100 p. 100, une glace qui va d'un rivage à l'autre. En conséquence, à moins que nous ne trouvions quelque chose pour changer ceci, vous pouvez parler de sous-marin mais nous savons que du point de vue économique à l'heure actuelle, ils ne sont pas réalisables; vous pouvez parler d'avions mais ici encore nous savons que cela n'est pas possible; vous pouvez parler de pipeline mais cela serait un travail terrible d'installer les pipelines d'une île à l'autre avec les températures très basses qui existent, et d'essayer de maintenir les couloirs du pétrole.

Le «Alexbow» n'a jamais eu une chance et je déclare cela catégoriquement. On l'a essayé seulement dans l'exemple de ma configuration. Ce que j'ai inventé a été la chose que nous avons testée pour commencer et si vous voulez bien faire passer ces choses parmi vous verrez la différence. A partir de cette époque, les personnes concernées—et je ne veux pas nommer de noms—ont commencé à en savoir plus à ce sujet que l'inventeur. Je vais nommer le Ministère des Transports parce que je l'ai informé qu'ils n'ont pas testé l'Alexbow et alors, ils sont allés de l'avant tester ce qui n'était pas l'Alexbow.

Je n'ai jamais été consulté, jamais été convoqué et vous penseriez que tout organisme gouvernemental aurait là courtoisie de convoquer l'inventeur et l'écouter. Ils ne doivent pas automatiquement accepter ses conseils mais au moins écouter ses arguments et essayer de trouver ce qui se passait dans sa tête lorsqu'il a fait cette invention. En conséquence, nous avons perdu trois années à tester l'Alexbow, et nous en revenons maintenant à la configuration originelle. En 1968 nous avons envoyé deux chalands à Rea Point sur l'Île Melville. Jamais, dans le monde, jamais ces chalands n'avaient été destinés aux glaces de l'Arctique. Ils étaient supposés être utilisés exactement comme j'utilise des chalands de tirage, dans l'Ouest de l'Artique.

On ne va de «A» jusqu'à «B» qu'à moins d'avoir un vent favorable et une glace qui s'éloigne du littoral et qui ne peut pas vous prendre. Et cela marche. Quand on a qu'une livraison à faire, on peut se permettre d'attendre. Il y a un vieux dicton sur le temps que j'aimerais citer: «Le vent ne souffle jamais dans la même direction tout le temps.» Si vous êtes avec un brise-glace, la navigation se fait à dix ou vingt milles de la côte. Et, à l'instant où le vent commence à entraîner la glace en pleine mer vous vous trouvez coincés dans cette glace alors que celui qui est dans le port peut profiter de cette ouverture, longer la côte et arriver à

[*Text*]

The Vice-Chairman: Mr. Yewchuk is first.

Mr. Yewchuk: Mr. Alexander, where was this "Alexbow" tested?

Mr. Alexander: Kingston, Ontario. She was built there.

Mr. Yewchuk: I see. The problem was that the boat turned over. is this what happened during the tests? What was the result of the tests?

Mr. Alexander: The tests were perfect. It was the roughest piece of steel that you ever saw put in the water if you look at those pictures. It turns the ice over and throws it to the side.

Mr. Yewchuk: I was not clear in what your final statement was.

Mr. Alexander: that was the *Learmonth* That we took up to the Arctic. It got caught in the ice pressure. There is 10 feet of ice there. That ice hit the bilges and a three-eighth steel plate is just a tin can. The bilges were pierced and she slowly began to sink on that side. She would fill with water and eventually the weight of the deck cargo took over and just flipped her upside down. The prototype trials had such promise that we could not see any way to go but up had we refined what we put in, in Kingston. But if you look at those two pictures you cannot identify one with the other and yet they are both supposed to be the same design.

• 1210

M. Yewchuk: What was the difference in the *Learmonth* design from your own original design that you think caused the barge . . .

[*Interpretation*]

sa destination, parfois plusieurs jours avant le brise-glace et son convoi.

En 1968, je ne sais pas qu'il y avait un brise-glace dans ce secteur. Une fois qu'on s'en remet au brise-glace, on ne peut plus s'en séparer, il faut suivre. Il n'y a pas moyen de quitter le brise-glace dans la glace épaisse parce qu'on ne peut pas briser la glace. Toutefois, les vents nous étaient favorables nous avons pu atteindre Rea Point et livrer notre cargaison. En 1969, ils firent la même chose et cette fois furent pris. Les flancs de ces chalands sont couverts d'une plaque d'acier d'un demi pouce, celle des mailles est de 38. Messieurs, des chalands de ce type ne sont faits pour aucune glace. Ils sont perdus par pure bêtise s'ils sortent dans une glace qu'on a déjà prévu de 10 sur 10, ce qui veut dire 100 p. 100. Beaucoup de personnes pensaient que ce genre de chose ne pouvait arriver qu'au pauvre vieux «Alexbow».

J'ai vu le film de ce qui était arrivé au *Learmonth*. Les mailles étaient percées et il a doucement commencé à rouler. Le chargement sur le pont qui pesait 1,000 tonnes s'est détaché et il s'est complètement retourné. C'est ce qui s'est passé. Le *Johnny Norberg* a simplement coulé à pic. Si ce convoi avait attendu deux semaines, la voie aurait été libre jusqu'à Rea Point. Le *Thora Dan* a sombré dans des eaux libres. Je devrais vous laisser poser des questions car vous devez en avoir beaucoup. Ce sujet me touche de si près que je passionne et que très souvent je dis des choses qui ne sont pas claires pour vous.

Le vice-président: M. Yewchuk est le premier.

M. Yewchuk: Monsieur Alexander, où ont eu lieu les essais de cet «Alexbow»?

M. Alexander: A Kingston en Ontario. C'est là qu'il a été construit.

M. Yewchuk: Je vois. Le problème c'est que le bateau a chaviré. Est-ce arrivé pendant les essais? Quel a été le résultat de ces essais?

M. Alexander: Les essais étaient parfaits. C'était le morceau d'acier le plus parfait qu'on ait jamais mis dans l'eau, il suffit de regarder ces photos. Il retourne la glace et la rejette sur les côtés.

M. Yewchuk: Je n'ai pas très bien compris votre conclusion.

M. Alexander: C'est le *Learmonth* que nous avons mené dans l'Arctique. Il a été pris par la pression de la glace. Il y a dix pieds de glace là-bas. La glace cogne contre les mailles et une plaque d'acier de ne résiste pas plus qu'une boîte de conserve. Les mailles furent percées et il commença lentement à sombrer de ce côté. Il s'est rempli d'eau, et finalement le poids de la cargaison sur le pont l'a déséquilibré et l'a simplement fait chavirer. Les essais du prototype étaient si prometteurs qu'il fallait continuer si nous avions apporté plus de perfectionnement à ce que nous avions placé lorsque nous étions à Kingston. Mais si vous regardez ces deux images vous ne pouvez pas les confondre et pourtant elles sont toutes deux supposées être le même dessin.

M. Yewchuk: Quelle était la différence entre le dessin représentant le *Learmonth* et votre propre dessin initial, qui, à votre avis, aurait causé que la péniche . . .

[*Texte*]

Mr. Alexander: Well, if you look at it you will see that first of all . . .

Mr. Yewchuk: Which one was your design? I am sorry to interfere.

Mr. Alexander: The plough.

Mr. Yewchuk: No. 1 was your design, No. 2 was the other.

Mr. Alexander: Yes. The *Learmonth* was built to break three feet of ice. It was never planned to test her in the Arctic to begin with. She was supposed to have been tested in the St. Lawrence. What happens there, when she is down to her full draft of ten feet, she presents a vertical side to the ice and this causes the same problem that you get with a normal icebreaker: the ice runs back over the curvature here but when it got to the side, you see here, you do not have a vertical side, you have a curved side so that the ice is falling off all along. But if you have a vertical side here all this ice suddenly arrives there and you are jammed, you are stuck.

Also, the blade was very badly constructed. If you look at the blade there is looks more like the roof of a house. The blade has to be very sharp and as narrow as you can make it. The reason for that is that this gives you a clear separation. Now, there is a phenomena here, I think we understand it but it was the first time it has been seen in icebreaking. We did not have the blade on the prototype until we ran several trials and then it became evident that ice would ride up one side or the other and get hung up on the bow. So i told the shipbuilder to put a blade on it and they worked all night and put this—you can see it in the picture there—put this splitter blade, as we call it, in the centre. From that time on we had no trouble.

What did happen was that the ice over the blade was pulverized completely, it looked like a miniature explosion in the moving pictures. The ice is pulverized right to the surface and you see this white line going right straight ahead. There is none of this jarring and banging and battering that you associate with conventional icebreaking.

The ice then comes up equally on both sides of your plough. You have no ramming—I should not say ramming—you have no battering, you have no feeling of breaking ice whatsoever. In fact Dick Lowery, who is president of the various shipbuilding companies for Canada Steamship Lines Ltd., made the remark that when facing the stern of the tug he could not tell we were breaking ice. That is another thing. You are turning the ice over so you are getting the wet underside of the ice now—one-year ice which I am talking about now always has a mushy underside. It is either making or it is melting out and it melts out from below faster than it does on top. So that you may have 4 inches to 18 inches of mush on the bottom. And this is what your blade goes into first of all and then it hits the hard ice.

But it seems to me—I should quote the scientists—it seems to them that the tremendous energy concentrated in that single blade is such that it does cause a miniature explosion and you get this clear separation. But it is a smooth operation and under normal circumstance with a prudent captain you cannot damage your ship because there is no ice against the hull of the ship. You can ram the ice as hard as you want because you are hitting the underside, you are hitting the soft mushy underside of the ice. You are splitting it before you hit it. There is no ramming

[*Interprétation*]

M. Alexander: Eh! bien, si vous le regardez vous verrez tout d'abord . . .

M. Yewchuk: Lequel d'entre eux était votre dessin? Je m'excuse d'intervenir.

M. Alexander: La défonceuse.

M. Yewchuk: Le numéro 1 était votre dessin, le munéro 2 était l'autre.

M. Alexander: Oui. Le *Learmonth* avait été construit pour briser trois pieds de glace. Il n'avait jamais été projeté de l'essayer dans l'Arctique. On était supposé l'essayer sur le Saint-Laurent. Ce qui se passe là lorsqu'il est enfoncé jusqu'à sa ligne de flotaison ce qui représente un tirant d'eau de 10 pieds, il présente son côté vertical à la glace et ceci cause le même problème auquel on se heurte dans le cas de brise-glace normal: la glace glisse le long de la courbure que vous voyez là et quand elle atteint le côté que vous voyez ici il ne s'agit plus du côté vertical, il y a une courbe si bien que la glace se détache tout le long de ce côté. Mais si vous avez là un côté vertical toute cette glace atteint brusquement ce point et vous êtes coincés.

Il y a également le fait que la lame avait été mal construite. Si vous regardez la lame qui se trouve là elle ressemble plutôt au toit d'une maison. La lame doit être très effilée et aussi étroite que l'on peut la fabriquer. Dans ces conditions elle offre une séparation très nette. Or dans ce cas-ci il se produit un phénomène, je pense que nous le comprenons mais c'est la première fois que nous en sommes témoins en ce qui concerne un brise-glace. Nous n'avions pas fixé la lame au prototype jusqu'à ce que nous ayions effectué plusieurs essais et alors il devint évident que la glace glisserait le long d'un côté ou de l'autre et se fixerait à l'étrave. J'ai dit aux constructeurs de lui ajouter une lame et ils y travaillàent toute la nuit, vous pouvez la voir sur cette photo, ils mirent cette lame coupante comme nous l'appelons au centre de l'avant. A partir de ce moment-là nous n'avons pas eu de difficulté.

Il se produisit le fait que la glace qui se trouverait sur la lame était pulvérisée complètement. Dans le film cela ressemblait à une petite explosion. La glace est pulvérisée jusqu'à la surface et vous voyez cette ligne blanche qui s'avance tout droit. Tout le bruit discordant de défoncement et de cognement que l'on associe à l'action d'un brise-glace ordinaire disparaît.

La glace s'élève de façon égale de chaque côté de votre défonceuse. Il n'y a aucun bruit de défoncement, je ne devrais pas dire défoncement, il n'y a aucun bruit de cognement. Vous n'avez pas du tout l'impression de briser la glace. En fait, Dick Lowery qui est président de plusieurs compagnies de construction navale pour le compte de *Canada Steamship Lines Limited*, a fait la remarque que lorsqu'il regardait la poupe du remorqueur il ne se rendait pas compte si nous brisions la glace. C'est une autre chose. Vous retournez la glace et ainsi vous trouvez un contact avec le dessous mouillé de la glace, la glace qui est là depuis un an et dont je parle actuellement a toujours un dessous spongieux. Soit qu'elle se forme ou soit qu'elle fonde. Et le dessous fond toujours plus rapidement que le dessus. Ainsi vous pouvez avoir entre 4 et 18 pouces de cette substance spongieuse au fond. Et ce à quoi votre lame se heurte en premier lieu puis elle frappe la glace dure.

Mais d'après les savants la très grande énergie concentrée dans cette seule lame est telle qu'elle cause une petite explosion et vous obtenez cette séparation très nette. Mais

[*Text*]

or battering or, as I say, anything that you would associate with a conventional icebreaker.

Now, if you turn this over, incidentally, there is the *Manhattan*. She was built just the opposite. And it is rather amazing that the *Manhattan* came up with an 18-degree angle of attack and we had come up with 20.

• 1215

It may or may not be just a coincidence, but the Coast Guard tested our prototype in 1967. It became obvious that if you increase this angle beyond 20 degrees, then instead of getting a smooth shearing, you start to shatter the ice. In other words, you are not only bulldozing it but trying to cut it, rather than shear it. In the *L.A. Learmonth*, it is quite obvious that you have got a very jerky motion, because the angle was 28 degrees. It was much too much.

Mr. Yewchuk: It was not clear during your earlier remarks whether you said that it takes less horsepower to operate this kind of icebreaker. Can you give us some examples?

Mr. Alexander: Well, all I can do is show you the report where Gordon German estimated that we were using 700 horsepower to break ice, and because we had a very wide angle of divergence on that prototype, far too wide—it was 90 degrees; 45 degrees on both sides—and we got bulldozing. In other words, the ice would dry it up and then roll down in front, and we were raising the ice twice.

Mr. Yewchuk: Is there any particular reason for this thing not being part of the ship, as a sort of an attachment that you put in front of a tug?

Mr. Alexander: No, the only reason for this is that it is versatile. The tug can use it during the winter and then just untie it and it is free for the summer. But if you are talking about using it on major ships, then you have to look at this.

This is a picture of a bulbous bow tanker.

Mr. Yewchuk: Well, can you see this applicable in an icebreaker that could be useful 12 months of the year up in the Arctic?

Mr. Alexander: Absolutely, and this is what happens. You build a bulbous bow—ships are now being built at I think 6,000 tons, or maybe it is 8,000 tons. But very small ships are being built with bulbous bows. So what happens is that this part goes on top of the bulbous bow, and your bulbous bow simply goes like this and meets.

It is very easily built into the ship. There is very little cost involved—less than 5 per cent, according to the naval architects—and the bulbous bow lends itself—the only thing you would have to do is to make the bulb wider than the hull and you just change the angles. But you have so many different types of bulbs that have been used—you can see very clearly that you can use almost any type of bulb on a ship.

[*Interpretation*]

c'est une opération qui a lieu sans secousse et dans des circonstances normales avec un capitaine prudent vous ne pouvez pas emdommager votre navire parce qu'il n'y a pas de glace contre la coque du navire. Vous pouvez cogner la glace aussi durement que vous le désirez parce que vous frappez le dessous spongieux de la glace. Vous la fendez avant de la frapper.

Or si vous retournez ceci, après tout il y a là le *Manhattan*. Il a été construit différemment. Et il est plutôt étonnant que le *Manhattan* se soit présenté avec un angle d'attaque de 18 degrés lorsque nous avions présenté un angle d'attaque de 20 degrés.

Il se peut que ce soit juste une coincidence, mais les garde-côtes ont essayé notre prototype en 1967. Il est apparu que si on augmentait cet angle au-delà de 20 degrés, alors au lieu d'obtenir une coupe nette on commencait à briser la glace. En d'autres termes non seulement vous la poussez devant vous, mais vous essayez de la couper plutôt que de la sectionner. A bord du *L.A. Learmonth* il est évident que le mouvement était sacadé, car l'angle était de 28 degrés. Cela est beaucoup trop.

M. Yewchuk: Dans vos premières remarques vous n'avez pas dit si cela demandait davantage de puissance pour un tel brise-glace. Pouvez-vous nous donner quelques exemples?

M. Alexander: Eh bien, le tout ce que je puis vous montrer c'est le rapport où Gordon German estimait que nous utilisions sept cents chevaux vapeur pour briser la glace, et parce que nous avions un très grand angle de divergence sur ce prototype, beaucoup trop grand, il était de 90 degrés; 45 degrés des deux côtés et nous poussions la glace. En d'autres termes, la glace séchait et roulait à l'avant, et nous avions deux hauteurs de glace.

M. Yewchuk: Y a-t-il une raison particulière pour que ceci ne fasse pas parti du bateau, comme une attache à l'avant d'un remorqueur?

M. Alexander: Non, la seule raison est que l'on peut la retirer. Le remorqueur peut l'utiliser en hiver et la démonter et alors il se trouve libéré pour l'été. Mais si vous parlez de l'utiliser sur des bateaux plus grand, il vous faut alors faire attention à ceci.

Voici la photo d'un pétrolier à étraves bulbeuses.

M. Yewchuk: Bien, tous ont appliqué ces procédés à un brise-glace qu'ils utiliseraient douze mois par an dans l'Arctique?

M. Alexander: Effectivement, et c'est ce qui se produit. Vous construisez des bateaux à étraves bulbeuses, il y en a présent de 6,000 tonnes, ou peut-être 8,000 tonnes. Mais on construit de très petits bateaux avec de semblables étraves. Ce qui s'est produit est que cette partie vient au sommet de l'étrave bulbeuse qui s'agence de cette manière.

On peut le réaliser très facilement sur le bateau. Les frêts ne sont pas importants moins de 5 pour cent selon les architectes navals. Et l'étrave bulbeuse se prête d'elle-même. La seule chose qu'il y avait à faire est d'élargir l'étrave par rapport à la coque et de changer les angles. La diversité des types étraves permet d'utiliser n'importe quelle sorte d'étraves sur un bateau.

[*Texte*]

The Vice-Chairman: Mr. Simpson.

Mr. Simpson: Mr. Alexander, you were mentioning that the tests that were made at Kingston were made, as I understand it, by Alexbow, and you were quite satisfied with those tests. You also mentioned that when the Department of Transport were making tests, these were not actually tests with the Alexbow.

Am I right in considering that you feel that the operation of the *L.A. Learmonth* in the North was these tests that the D.O.T. were making . . .

Mr. Alexander: No. The *L.A. Learmonth* had nothing to do with—I should not say nothing to do—they did test it down on the St. Lawrence. This was done by the Ship Channel Division, and here we had complete rapport. I worked solidly with them, and they worked with me, and there was not a day when we were not in touch. But unfortunately they were pushing it with ice.

They started out with the *La Pointe* pushing the prototype. But you are using an icebreaker to push something that a tug was designed to push, and they pulled the bollard out, or the tieups which you call a bollard, and it is what you tie your line to or affix it to. The bow is pulled in, or the barge is pulled in on the bow of the icebreaker, and on one of their runs they hit a pressure ridge at an angle and threw all the strain on the one side and pulled the bollards out of the deck, because these are tie-up bollards. They are not towing bollards.

Towing bollards go right through, you see. Tie-up bollards are just welded to the deck.

• 1220

So then they got the *L.A.Learmonth* and brought her up. Again unfortunately I was sick at the time. I was in hospital and I did not know what they were doing. They had ballasted her down to 10 feet. Now she was only designed to break three feet of ice and should not have been ballasted down by more than possibly around 500 tons. In other words, she had over 2,000 tons of ballast in her. On the last run they did take the ballast out of her and they remarked that she became much more efficient, but the design is incorrect. The design is very, very poor.

The tests I am referring to are tank tests made in England by Saunders-Roe, now Hovercraft Corp. Here again I would argue that you cannot test a ship that is designed to break ice down and use the same hull and just change the bow and put the Alexbow on it and test it to break ice upwards, because one requires all the weight that you can get in the bow to break the ice down and displace it, and the other requires all the buoyancy you can get in the bow to lift the ice and displace it. So you have two opposite things to consider and you cannot take the hull form of a certain type of a ship and put a different bow on it because a ship has to be built as an entire ship, not just a bow.

Mr. Simpson: I asked because it is quite obvious that there is no similarity whatsoever between the *L.A. Learmonth* and the Alexbow but what I was trying to find out was did the Department of Transport conduct tests with a prototype of the Alexbow which maybe they constructed or had constructed. These tests that you are talking about were made on the English . . .

Mr. Alexander: No, no, they ran one test with the prototype and then pulled the bollard out. They ran several tests with the *L.A. Learmonth*, the other one there, and did the same thing. They pulled the bollard out of the *Montcalm*.

[*Interprétation*]

Le vice-président: M. Simpson.

M. Simpson: M. Alexander, vous avez dit que les textes avaient été faits à Kingston si je comprends bien par Alexbow et vous en étiez tout à fait satisfait. Vous avez également dit que le ministère des transports faisait des essais, mais que ces essais n'étaient pas faits par Alexbow.

Vous avez dit n'est-ce pas que l'opération menait à bord du L.A. Learmonth dans le Nord concernait les tests conduits par le ministère des transports . . .

M. Alexander: Non. Le L.A. Learmonth n'avait rien à voir avec, je dirai, en fait ils l'ont essayé sur le Saint-Laurent. Ceci a été fait par la division des navires affectés au chenaux, et là nous avons eu un rapport complet. J'ai travaillé en coordination avec eux et il ne se passait pas un jour où nous n'étions pas en relation. Et malheureusement il le poussait avec de la glace.

Ils ont commencé avec la pointe poussant le prototype. Mais ou utilise un brise-glace pour pousser quelque chose qui doit l'être par un remorqueur, et ils ont sorti les bittes et les filins, ce que nous appelons bittes de tournage ce sur quoi vous attachez votre câble. La proue est tirée ou la barge est tirée sur la proue du brise-glaces et au cours de leurs essais ils ont heurté une corniche avec un certain angle, concentrant l'effort sur un côté et ils ont arraché la bitte de tournage du pont, parce qu'elles étaient reliées. Ce ne sont pas des bittes prévues pour le remorquage.

Les bittes pour le remorquage vont très bien, vous voyez. Les bittes de remorqueurs sont juste soudées. sur le pont.

Ainsi ils ont utilisé le L.A. Learmonth. Malheureusement j'étais malade à l'époque. Je me trouvais à l'hôpital et je n'ai pas su ce qu'ils faisaient. Ils l'ont descendu de 10 pieds avec du ballast. En fait il était prévu pour briser trois pieds de glace et n'aurait pas dû être descendu avec plus de 500 tonnes. En d'autres termes, il avait 2,000 tonnes de ballast dans sa coque. Au cours du dernier essai ils ont retiré le ballast et ont remarqué qu'il devenait beaucoup plus efficace. Mais le dessin est incorrect. Le dessin est vraiment incorrect.

Les tests auxquels je fais allusion sont des tests de réservoir faits en Angleterre par Saunders Roe, à présent Hovercraft Corp. Maintenant, je dirais qu'on ne peut pas essayer un bateau qui a été prévu pour briser la glace et utiliser la même coque en changeant simplement l'étrave et y placer l'étrave à l'aile gauche pour essayer de casser la glace vers le haut, car il faut que tout le poids se trouve dans l'étrave pour casser la glace vers le bas et la déplacer, l'autre exige le renflement que l'on trouve dans la proue afin de lever la glace et de la déplacer. Ainsi, vous avez affaire à deux choses différentes et vous ne pouvez pas prendre la forme de la coque d'un certain type de bateau et y mettre une étrave différente car le bateau est construit comme un ensemble et non pas une étrave simplement.

M. Simpson: J'ai demandé cette question parce qu'il est tout à fait évident qu'il n'y a pas de similitude entre le L.A. Learmonth et le Alexbow, mais ce que je voulais savoir c'est si le ministère des Transports avait mené des tests avec un prototype de l'Alexbow qui peut-être aurait été construit. Ces tests dont vous parlez ont été faits sur un bateau anglais.

M. Alexander: Non, non, ils ont simplement fait un test avec le prototype et ont arraché la bitte de tournage. Ils ont fait plusieurs expériences avec le L.A. Learmonth, l'autre qui était disponible, et sont arrivés au même résul-

[*Text*]

They did not have anything to tie to that would take the strain. However, they remark in their test report that the Alexbow, the original, that is the prototype, worked much better than the *L.A. Learmonth* which we already knew at that time. I had a meeting with the hull official in DOT before they did these tank tests in England and pointed out to him that the *L.A. Learmonth* was the wrong design and would not work, and yet they went right ahead and tested it.

Now I do not care about the DOT tests; it is none of my business. They can go ahead and test anything they want, but if they are going to test the Alexbow then I expect the courtesy of a call from one of their officials to say "Alexander, come on over, we are going to test your bow and we want to hear from you." They do not have to take my advice but at least I have my say. The two tests that were carried out, and cost us considerable amount of money, were completely aborted because they were not Alexbow.

Mr. Simpson: I will be very brief on these next two points because they do not really relate to our discussions. You mentioned that in 1921 on passages through the Northeast Passage, there was aircraft reconnaissance at that time. Do you know by whom that would be?

Mr. Alexander: Yes, by the Russians.

Mr. Simpson: By the Russians?

Mr. Alexander: Yes. This is how far they are ahead of us. My God, when they landed at the North Pole in 1937 they had four-engine aircraft and we had yet to see a four-engine aircraft in Canada.

Mr. Simpson: There is one other thing I wanted to ask you about. You mentioned that on the Peter Bawden expedition into Winter Harbour, when the *Thora Dan* went in, you were on that operation. Previously you mentioned that there were no, I guess you meant reliable, charts of the waters there, until probably the *St. Roch.* We were told when the expedition went in, commissioned by the Peter Bawden expedition, that they had followed very reliable charts which were some 100 years old and everything worked out. Is that very correct or not?

Mr. Alexander: Perry made charts, but when you talk about charting something you are talking about running lines six feet apart, shore to shore, because you can run a line here and 20 feet away there can be a pinnacle. Here is the advantage of air reconnaissance. If you were doing proper air reconnaissance you would be flying about 200 feet and with that type of ship you will see a shoal, it will show up right away and you know that there is a shoal there. You also have to remember that the Task Force that went in to build Winter Harbour and eventually settled for Resolute Bay because they had nowhere else to go—incidentally, Resolute Bay has no reason for its existence. It is a complete and utter calamity. It is one of the rottenest harbours, one of the rottenest places they could have picked, weatherwise and everything else—that was in 1947, if I remember correctly, they could not get into Winter Harbour so somebody said, "Let us dump it all at Cornwallis". That is how Resolute Bay came into being. I was Secretary of the Arctic Research Committee here for the Air Force and I said, "For God's sake, before we put any buildings here, move it over to Radstock Bay which is on

[*Interpretation*]

tat. Ils ont arraché la bitte de tournage du Montcalm. Ils n'avaient rien sur quoi accrocher le câble pour absorber l'essor. Cependant, ils ont observé dans leur rapport d'expérience que l'Alexbow, celui qui était à l'origine, c'est-à-dire le prototype, était beaucoup plus efficace que le L.A. Learmonth que nous connaissions à l'époque. J'ai rencontré le fonctionnaire chargé des coques au ministère des Transports avant qu'il fasse ces essais de réservoirs en Angleterre et je lui ai indiqué que le L.A. Learmonth avait un dessin mauvais et ne fonctionnerait pas, et cependant ils ont poursuivi leurs expériences.

A présent, je ne prête aucune importance aux expériences du ministère des Transports; ce n'est pas mes affaires. Ils peuvent poursuivre leurs tests comme ils le veulent mais s'ils veulent tester l'Alexbow, j'espère que l'un de leurs fonctionnaires aura l'amabilité de venir me dire: «Alexandre nous allons essayer ton étrave et nous désirons avoir tes commentaires.» Ils n'ont pas à prendre en considération mes conseils mais au moins j'ai mon mot à dire. Les deux prototypes qu'ils ont élaborés nous ont coûté beaucoup d'argent et ont complètement échoué parce que ce n'était pas le Alexbow.

M. Simpson: Je serai très bref sur les points suivants parce qu'ils ne sont pas en rapport direct avec ce dont nous parlons. Mais vous avez mentionné la traversée en 1921 par la voie du nord-est. A l'époque, il existait la reconnaissance aérienne. Savez-vous par qui cela aurait été fait?

M. Alexander: Oui, par les Russes.

M. Simpson: Par les Russes?

M. Alexander: En effet. Ceci montre l'avance qu'ils ont sur nous. Mon Dieu, lorsqu'ils ont atterri au Pôle nord en 1937, ils avaient un quadrimoteur et à l'époque nous n'avions pas vu de quadrimoteur au Canada.

M. Simpson: Il y a autre chose que je voudrais vous demander. Vous avez dit qu'au cours de l'expédition de Peter Bowden à Winter Harbour, lorsque le Thora Dan y entra, vous faisiez partie de cette expédition. Auparavant, vous avez dit qu'il n'existait pas de cartes marines pour cet endroit jusqu'à probablement le St-Roch. On nous a dit que lorsque l'expédition y arriva, délégué par l'expédition Peter Bowden, ils avaient suivi des cartes marines très fidèles datant d'un siècle et tout marcha bien. Est-ce que ceci est juste ou non?

M. Alexander: Perry a tracé des cartes, mais lorsque vous parlez de tracer des cartes vous voulez dire tracer des lignes circulaires espacées de six pieds, de côte à côte, parce que vous pouvez tracer une ligne ici et 20 pieds plus loin il peut s'y trouver une pointe. Voici l'avantage d'une reconnaissance aérienne. Si vous faisiez des reconnaissances aériennes appropriées, vous voleriez à environ 200 pieds et avec ce genre de bateau vous verriez un banc, il apparaîtrait clairement et vous sauriez que c'est un banc. Vous sauriez de quoi il s'agit. Vous devez vous rappeler que le groupe d'expert pour construire Winter Harbour a finalement décidé pour Resolute Bay. Il n'avait pas d'autre endroit où aller, Resolute Bay n'a pas de raison d'exister. C'est une complète calamité. C'est l'un des ports les plus mauvais, l'un des endroits les plus mauvais qu'il pouvait choisir, ceci se passait en 1947 si j'ai bonne mémoire. Il ne pouvait pas entrer à Winter Harbour, aussi quelqu'un a dit: «Rejetons-nous sur Cornwallis». C'est ainsi que Resolute Bay est apparue. J'étais secrétaire du comité de recherche pour l'Arctique au service des forces aériennes et je leur ai dit: «Pour l'amour du ciel, avant de construire

[*Texte*]

Devon, a beautiful harbour, everything that you require", but that was too simple. Now we are stuck with Resolute Bay.

• 1225

Mr. Simpson: Well . . .

Mr. Scott Alexander: The point I was making is that they did a lot of charting, but still this is only a chart like this and, when you get in ice and you are trying to avoid ice you are all over the place.

Mr. Simpson: In any discussion on Arctic ice conditions or shipping in the Arctic, naturally, I have to show my interest in the Hudson Bay shipping. I would like to just ask you, in view of your confidence in the Alexbow and your experience with ice, if it gets a little frustrating and amusing to you at times when people talk about the Port of Churchill's shipping season being three months.

Mr. Scott Alexander: It just breaks my heart because Churchill could be a 12 months' operation without any trouble at all.

Mr. Simpson: You would not look for any greater trouble. I think I have . . .

Mr. Scott Alexander: We did a report for the Mauro Commission. I appeared before Art Mauro and gave him the written report. We gave him an 11 months' season into Churchill, scheduled service, and one month non-scheduled and that is because of the ice in Hudson Strait. There is no reason why it cannot be done, none whatever.

Mr. Simpson: Thank you very much. I should ask you, although possibly you might not feel you would like to answer it, if you feel that there is no real justification for the insurance rates, as they presently are, being limited to a three-months' shipping season?

Mr. Scott Alexander: The insurance rates are predicated upon our DOT. Our DOT give them the sailing dates. That is what is happening.

Mr. Simpson: Do you feel that it would be just as easy to keep the Port of Churchill open in the wintertime as it would for some of our St. Lawrence ports?

Mr. Scott Alexander: No, no, not the Port itself. The Port itself has a very narrow entrance and it would require offshore installations, in other words, big ships.

Mr. Simpson: You have heard of the idea of a salt water harbour at Churchill with the diversion of the outlet of the River into it.

Mr. Scott Alexander: That is right, yes.

Mr. Simpson: Would this, in your opinion, be of some assistance?

Mr. Scott Alexander: Here again, you get down to what size of ship you are going to operate in there. We did a study, for instance, on pipelines and we came up with the only solution and that was take it farther north where you have deep water right in shore. You see, Churchill is in a very shallow area.

[*Interprétation*]

quoi que ce soit ici, allons à Radstock Bay qui se trouve sur le Devon, c'est un port magnifique où vous trouverez tout ce que vous voulez, mais c'était trop facile. A présent nous sommes bloqués à Resolute Bay.

M. Simpson: Eh bien . . .

M. Scott Alexander: Ce que je voulais dire c'est qu'ils ont établi de nombreuses cartes mais il n'y a que celles-ci jusqu'à présent et lorsque vous vous trouvez dans les glaces et que vous essayez de les éviter, vous ne savez plus où vous tourner.

M. Simpson: Dans toute discussion sur les conditions de la glace arctique et de la navigation dans l'Arctique, je m'intéresse naturellement à la navigation dans la Baie d'Hudson. Je voudrais vous demander, en voyant votre confiance dans l'Alexbow et votre expérience des glaces, si il est un peu plus frustrant et plus amusant pour vous parfois lorsque des gens parlent du port de Churchill ouvert à la navigation pendant trois mois.

M. Scott Alexander: Ça me fend tout simplement le cœur parce que Churchill aurait pu être ouvert pendant douze mois sans difficulté.

M. Simpson: Vous ne vous attendriez pas à de plus grande difficulté. Je pense avoir . . .

M. Scott Alexander: Nous avons fait un rapport pour la commission Mauro, je l'ai vue et lui ai remis le rapport écrit. Je lui ai parlé d'une saison de navigation durant onze mois à Churchill d'un service régulier et d'un service non régulier pendant un mois ceci à cause de la glace dans le détroit d'Hudson. Il n'y a aucune raison qu'on n'y parvienne pas.

M. Simpson: Je vous remercie. J'aimerais vous demander, et peut-être ne voudrez-vous pas répondre à la question, si selon vous, il n'y a pas de réelle justification au taux d'assurance, comme ils sont maintenant limités à une saison navigable de trois mois?

M. Scott Alexander: Les taux d'assurance sont établis d'après notre ministère des Transports. Le ministère des Transports leur donne les dates de navigation, c'est ce qui se produit.

M. Simpson: Pensez-vous qu'il serait aussi facile de garder le port de Churchill ouvert pendant la saison d'hiver comme ce le serait pour nos ports du Saint-laurent?

M. Scott Alexander: Non, non pas le port lui-même. Le port lui-même a un accès très étroit et il faudrait des installations plus loin sur la côte, en d'autres termes, de gros bateaux.

M. Simpson: Vous avez entendu l'idée d'un port en eau salée à Churchill où l'on dirigerait la rivière.

M. Scott Alexander: C'est exact, en effet.

M. Simpson: Est-ce que à votre avis, cela serait utile?

M. Scott Alexander: A nouveau vous retrouvez la question de savoir quelle sorte de bateau vous allez y utiliser. Nous avons fait une étude, par exemple sur les oléoducs et nous sommes parvenus à la seule conclusion c'était d'aller plus loin vers le Nord où l'eau est plus profonde que sur la côte. Vous voyez, Churchill se trouve dans une zone en eau peu profonde.

[*Text*]

Mr. Simpson: Very good. One more question because I know others are wanting to ask some. You talked about the Letourneau, the monster. Just out of curiosity, is this the same one that the Committee observed, that was held at Dawson City? I believe there were liens against it or so we were told at that time.

Mr. Scott Alexander: I believe they checked the main generators there. They were going to use them for some purpose or other, but poor old Al Gussi, my heart bled for that man. He is trail broke. He is a fantastic man and he went absolutely bankrupt. He lost $2 million on it. He paid $1 million for the Letourneau, he got it with his insurance, but my God, here is 800 tons of freight out in the middle of nowhere, plus another 3,000 tons sitting in Circle, Alaska, that he had to pack all the way to Anchorage.

• 1230

Mr. Simpson: Thank you very much. I just wanted to find out if that was the same one we had seen.

The Vice-Chairman: Mr. Buchanan.

Mr. Buchanan: Mr. Alexander, some of the material you sent around—I noticed on the back page that there was some reference to financial assistance in the development of your Alexbow. Where do you stand in your Alexbow right now? You did the tests in Kingston. What has transpired since that date?

Mr. Alexander: Well, what happened was that Alexbow was formed as a private company, and we had quite a number of private investors. This raised enough money for us to go ahead with the prototype, which was built in six weeks. It was that close to getting into the water and testing it that year. It was so successful that we had offers from several companies to invest in it.

Mr. Buchanan: It was so successful—this was mainly in use in . . .

Mr. Alexander: In breaking the ice. In the way we anticipated.

Mr. Buchanan: This was not in the northern part.

Mr. Alexander: No. This was in Kingston. The prototype was never taken out of the St. Lawrence system.

Dome Petroleum then came into the picture, and they were management for Panarctic Oils, and I argued that because the government was involved in Panarctic Oils—they owned 45 per cent of it and Dome was management—we were quite safe in allowing Panarctic to buy a majority interest because the government would go ahead with this. In other words, it is either worthwhile going ahead with, it is something Canada has which will work, or it is not worth anything and it should be dropped. But to have it hanging this way, and listening to all the other stories going around about icebreakers, submarines and all the rest of it, with this not far from being tested just makes you sick.

Mr. Buchanan: Is this where you stand right now?

Mr. Alexander: This is the status right now, and in fact we had an interim contract with the Swedes. They were going to build one, but they had a very mild winter this year and no ice to test it in. So they did not build it, and we lose another year.

[*Interpretation*]

M. Simpson: Très bien. Une question supplémentaire car je sais que les autres veulent en poser également. Vous avez parlé de Letourneau, le monstre. Par simple curiosité, est-ce le même que celui considéré par le comité tenu à Dawson City? Je crois qu'on nous a dit que des privilèges y étaient opposés.

M. Scott Alexander: Je pense qu'ils ont vérifié les principaux générateurs. Et ils s'apprêtaient à les utiliser pour un but ou un autre, mais le pauvre vieux Al Gussi, j'en ai eu mal au cœur pour lui. Il a fait complète banqueroute. C'est un homme fantastique qui a perdu 2 millions de dollars. Il a payé 1 million pour Letourneau, il l'a recouvré avec son assurance, mais mon Dieu, il y a 800 tonnes de frêt qui sont perdues plus 3,000 autres tonnes établies à Circle dans l'Alaska, qu'il a dû remonter tout au long du chemin vers Anchorage.

M. Simpson: Merci beaucoup. Je voulais tout simplement savoir si nous avions vu le même.

Le vice-président: Monsieur Buchanan.

M. Buchanan: Monsieur Alexander, j'ai remarqué que la page verso mentionnait une aide financière au développement de votre *Alexbow*. Où en êtes-vous rendu avec votre *Alexbow* présentement? Vous avez fait des tests à Kingston. Qu'est-il arrivé depuis lors?

M. Alexander: Ce qui est arrivé, c'est que *Alexbow* a été constitué en sociétés privées, et nous avons eu un bon nombre d'investisseurs privés. Nous avons recueilli assez d'argent pour aller de l'avant avec la construction du prototype, ce qui a pris 6 semaines. Nous l'avons presque mis à l'eau et soumis aux épreuves habituelles cette année-là. L'entreprise a été tellement fructueuse que nous avons reçu des offres de plusieurs sociétés qui désiraient y investir.

M. Buchanan: L'entreprise a été tellement fructueuse—on s'en servait surtout pour . . .

M. Alexander: Briser la glace, comme nous l'avions prévu.

M. Buchanan: Ce n'était pas dans la partie Nord.

M. Alexander: Non. C'était à Kingston. Le prototype n'a jamais quitté le St-Laurent.

Dome Petroleum est ensuite entré en jeu. Elle gérait la *Panartic Oils*, et j'ai soutenu que, parce que le Gouvernement faisait partie de la *Panartic Oils*, on nous devait 45 p. 100 et *Dome* était gestionnaire: nous étions en sécurité en permettant à la *Panartic* d'acheter une part majoritaire parce que le Gouvernement allait s'en occuper. Autrement dit, l'entreprise en valait le coût ou ne valait rien. Mais l'incertitude et le fait d'avoir à écouter toutes les autres histoires au sujet des brise-glace, des sous-marins et ainsi de suite, et ce juste avant les tests, vous tapent sur les nerfs.

M. Buchanan: Est-ce là que vous en êtes rendu présentement?

M. Alexander: Oui, et nous avons un contrat provisoire avec la Suède. Elle allait en construire un, mais l'hiver a été doux et il n'y avait pas de glace pour les tests. Elle ne l'a donc pas construit, et nous avons perdu une autre année.

[*Texte*]

Mr. Buchanan: I am a little confused. You say it was a private corporation, and then did Dome purchase part of it?

Mr. Alexander: Panarctic. Dome did for Panarctic, 51 per cent.

Mr. Buchanan: Alexbow is now owned by Dome.

Mr. Alexander: Dome is out of the picture now. They are no longer management for Panarctic.

Mr. Buchanan: So it is directly owned by Panarctic. And there are no further funds and no further development being done on it at this point. Is that correct?

Mr. Alexander: We are trying to move. Mr. Waring here is vice-president of the company. He can probably tell you the latest status. The Swedish deal fell through, as I say, because there is no ice.

Mr. Gerald Waring (Vice-President, Alexbow Ltd.): We were informed informally by Panarctic in February that Panarctic was taking up its option, which was open until April 1.

Mr. Buchanan: That is February of this year.

Mr. Waring: Yes. Last month. Its option to continue in association with our company and the further development of this invention, and Panarctic will be going ahead with the establishment of a jointly owned subsidiary company called Alexbow Canada Ltd., in which we will have 49 per cent and Panarctic will have 51 per cent.

That is our latest on it, and as soon as that company is set up and officers are elected, we will have a board meeting and decide where we will go, how we will raise funds, et cetera. So the program is still alive and still viable. We have keen interest in several foreign countries in this project.

Mr. Buchanan: I would gather that you had this hiatus for the last two or three years, and there really has not been a very high degree of interest. This strikes me as rather peculiar when there has been such a very significant degree of interest in the North, and the problems attendant on moving cargoes up there.

Mr. Alexander: I think I can answer that for you. It was the program of tank tests that ruined it. Nothing definite came out. For instance, they used paraffin as a synthetic ice. Breaking paraffin down, you can get a comparison between two ships in that medium. However, it does not tell you what it will do in ice. But it does tell you what it will do in paraffin, and you get a kind of association. But when you break it up, the paraffin breaks in such large plates that it comes above the decks here.

It was catching under here, first of all, so we cut that top off. It still comes above the deck and drags along the sides. So it is absolutely impossible to do a test of that nature in paraffin and get a comparison.

So what the DOT said was that they were going incidentally to put this bow on the *Montcalm*, one of the icebreakers. DOT said the tests are so indeterminate that we cannot make up our minds whether or not it is of any value. We are not going to spend that amount of money on the *Montcalm*.

[*Interprétation*]

M. Buchanan: Je suis un peu perplexe. Vous avez dit qu'il s'agissait d'une société privée et *Dome* en a ensuite acheté une partie?

M. Alexander: *Panartic. Dome* l'a fait pour *Panartic*, 51 p. 100.

M. Buchanan: *Alexbow* appartient maintenant à *Dome*?

M. Alexander: *Dome* n'a plus rien à y voir. Elle ne gère plus *Panartic*.

M. Buchanan: Elle appartient donc directement à *Panartic*. De plus, il n'y a plus de fonds ni de travaux en ce moment. Est-ce exact?

M. Alexander: Nous essayons d'aller de l'avant. Monsieur Waring ici présent est le président de la Société. Il peut probablement vous mettre au courant des derniers événements. Le contrat avec la Suède est passé, comme je l'ai dit, parce qu'il n'y avait pas de glace.

M. Gerald Waring (vice-président, Alexbow Ltd): Nous avons été informé officieusement en février par la *Panartic* qu'elle allait poursuivre sa période d'option, période qui s'étendait jusqu'au 1er avril.

M. Buchanan: En février de cette année.

M. Waring: Oui. Le mois dernier. Son option de continuer à travailler avec notre Société est de poursuivre cette invention. La *Panartic* contribuera à la formation d'une succursale mixte qui s'appellera *Alexbow Canada Limited* et dans laquelle nous aurons 49 p. 100 et *Panartic* 51 p. 100.

Ce sont les derniers événements et, dès que la Société aura été établie et que les administrateurs auront été élus, nous aurons une réunion du Conseil et nous déciderons ce que nous ferons, comment nous réunirons les fonds, et ainsi de suite. Le programme tient toujours et est encore rentable. Nous nourrissons des projets dans plusieurs pays étrangers à ce sujet.

M. Buchanan: Je suppose que ce hiatus existe depuis deux ou trois ans et que vous n'avez pas soulevé tellement d'intérêt. C'est un point qui me frappe parce qu'il y a eu tellement d'intérêt dans le Nord, et à cause de problèmes se rapportant aux transports des cargaisons.

M. Alexander: Je crois pouvoir vous répondre. C'est le programme de tests en réservoir qui l'a détruit. Les résultats n'étaient rien de défini. Par exemple, on a utilisé de la paraffine comme glace artificielle. Elle a pu établir une comparaison entre deux navires dans ces circonstances, mais cette méthode ne vous donne aucune indication de ce que le navire fera dans la glace. La paraffine brise en grandes plaques qui s'élèvent au-dessus des ponts.

Elle restait coïncée ici, tout d'abord, et nous avons donc enlevé cette partie supérieure. Elle dépassait encore le pont et longeait les bords. Il est donc absolument impossible de faire un test de cette nature dans la paraffine et d'obtenir une comparaison.

Le ministère des Transports a alors dit qu'il allait installer un avant sur le *Montcalm*, un des brise-glaces. Le ministère des Transports a trouvé le test si peu concluant que nous ne pouvons nous décider à lui attribuer quelque valeur que ce soit. Nous ne dépenserons pas un tel montant d'argent sur le ontcalm.

[*Text*]

• 1235

Mr. Buchanan: You feel it should not be pushed by an icebreaker anyway.

Mr. Alexander: It should be part of the ship.

Mr. Buchanan: It would be permanently attached as opposed to the principle of having a tug push it.

Mr. Alexander: Anybody seeing the original film and how this worked would realize that we have something. I am not talking just as an inventor. I am quoting many, many people including some of the top experts in the United States. I am very well-known down there and I know most of them.

Mr. Buchanan: I am a little puzzled as to why there has apparently not been a very high degree of interest in your invention.

Mr. Alexander: You cannot get a high degree of interest unless you can show something on a piece of paper. If a piece of paper says that it is indeterminate based on the tank test, you are lost. When we came to discuss the *Manhattan's* bow—the White bow as they call it—and the "Alexbow" of Humble Oil, here is M.I.T. with deep books of computerized data, about three rows of them, the only scientific report of value we have on this. The others are of no value because it was not "Alexbow" that they were testing. Who are you going to believe? Humble is not going to say "God almighty these fellows are right and Cal. Tech. is all wrong."

When I wrote that letter which you have seen, somebody in Canada should have stood up and said: "It will not work." It did not work. I will tell you flatly that no other icebreaker is going to work no matter how big they are until you get to the point beyond all sensible expenditures. A bigger ship just give you a bigger problem.

Mr. Buchanan: I gather from Mr. Waring's comments that you do feel that the thing is again hopefully moving ahead and you will make some progress this year.

Mr. Alexander: We surely hope so. This does not prove that it is good for a big ship. This is only for a tug pushing it ahead of it. That is all we have in sight right now.

Mr. Buchanan: We have had, other witnesses here but I have never heard a reference to your "Alexbow". These men supposedly extremely knowledgeable and active in this area.

The Vice-Chairman: If I could interject, Mr. Buchanan. We have had quite a bit of evidence on the White Bow from Admiral Storrs and others.

Mr. Buchanan: On the White Bow?

[*Interpretation*]

M. Buchanan: Vous trouvez qu'il ne devrait pas être poussé par un brise-glace de toute façon.

M. Alexander: Ce devrait être une partie du navire.

M. Buchanan: Une partie qui serait fixée en permanence par opposition au principe de le pousser par un bateau remorque.

M. Alexander: Quiconque a vu le film original et vu comment ce procédé fonctionnait se rend compte que nous avons là quelque chose. Je ne parle pas seulement à titre d'inventeur. Je rapporte l'opinion de nombre de gens, y compris des personnes expertes des États-Unis. Je suis très connu dans ce pays et je les connais presque tous également.

M. Buchanan: Je suis intrigué de voir qu'apparemment on ne s'est pas tellement intéressé à votre invention.

M. Alexander: On ne saurait susciter un vif intérêt à moins de pouvoir faire une représentation sur le papier. Si, d'après une représentation sur un papier, on peut voir qu'il s'agit d'un indéterminé fondé sur le test du réservoir, vous êtes perdu. Lorsque nous sommes venus discuter de l'étrave du *Manhattan's*—de l'étrave blanche comme on l'appelle—et l'Alexbow de l'Humble Oil, voici que M.I.T. s'avance avec des livres savants pleins de données compilées par l'ordinateur, environ trois rangées de livres, le seul rapport scientifique de quelque valeur que nous ayons sur ce sujet. Les autres n'ont aucune valeur parce que ce n'était pas «l'Alexbow» que l'on testait. Qui allez-vous croire? Humble n'est pas pour dire: «Dieu Tout-Puissant, ces gens ont raison et l'Institut polytechnique de la Californie a tort».

Lorsque j'ai écrit la lettre que vous avez lue, quelqu'un du Canada aurait dû se lever et dire: «Cela ne fonctionnera pas.» Cela n'a point fonctionné. Je vous dirai tout simplement qu'aucun autre brise-glace ne pourra y réussir, si élevé de tonnage qu'il soit, tant que vous ne dépasserez pas le point des dépenses raisonnables. Un navire de tonnage plus élevé ne fait que vous créer des problèmes plus graves.

M. Buchanan: J'ai crû comprendre d'après les remarques de M. Waring que toute cette affaire progresse de nouveau et que vous accuserez cette année un certain progrès.

M. Alexander: Nous l'espérons assurément. Ce qui ne prouve pas que ce soit bon pour un navire de tonnage élevé. Ce n'est bon que pour un bateau-remorque qui le pousse en avant. C'est tout ce que nous envisageons pour le moment.

M. Buchanan: Nous avons entendu d'autres témoins mais je n'ai jamais entendu d'allusion à votre «Alexbow». Il s'agit là présumément de personnes extrêmement averties et actives dans ce domaine.

Le vice-président: Permettez-moi de vous interrompre, monsieur Buchanan. Nous avons un témoignage assez généreux sur le White Bow qui nous vient de l'Amiral Storrs et d'autres.

M. Buchanan: Sur le White Bow?

[*Texte*]

The Vice-Chairman: On the "Alexbow", I should say.

Mr. Buchanan: This fall?

The Vice-Chairman: Yes.

Mr. Simpson: Mr. Chairman I asked a question of Captain Fournier on that particular subject.

Mr. Alexander: Captain Fournier made certain statements and he had never seen "Alexbow" work in his life. He was never near "Alexbow".

Mr. Simpson: Sorry, I was asking those questions of Admiral Storrs.

The Vice-Chairman: Fine.

Mr. Alexander: Neither has Admiral Storrs seen it work. Mr. Waring was on the *Labrador* at the time. At times he was two miles away. Suppose he came within one-half a mile of us. How do they know how many "revs" we have the engine turned up to, what we are trying to do and so on.

When you are running a test aboard a ship, the only way you can judge that test is to be aboard the ship and know what is going on. You cannot sit on another ship and say it did not do that or it did this. We had a scientific team there and we ran at different speeds as they designated and we did different manoeuvres. For anybody on the icebreaker to make a statement that it did not work or it did work is asinine.

Mr. Simpson: Excuse me, I do not like to interject but I think in all fairness—seeing that I was the one that was asking the questions at that time—Admiral Storrs led me to believe that the "Alexbow" was quite capable of doing a very good job in certain types of ice but that it might not work that well in other types of ice.

Mr. Alexander: We claim that given any type of ice it will do a better job. An icebreaker is not going to handle polar pack anymore so than "Alexbow". This is stuff that is as hard as cement. Take a pressurage, for instance. This is the *bête noire* of an icebreaker or the *Manhattan.* You have got all this mushed ice pushed up 25 feet. You cannot get on top of it because there is nothing to support you. Of necessity you are trying to plow through it. The United States has done a number of trials where they have put their frogmen over the sides. We know below the freezing level—say there is four feet of ice—below four feet the ice is conglomerate, loose. So with the Alexbow you can plough the four feet of ice or the five or six feet of ice off the top and go right over it; you do not hale to go through it. You are ploughing your own channel so it breaks through a pressurage far easier than a conventional icebreaker would do.

• 1240

The Chairman: Mr. Rock, you are next. You do not mind my saying that I have my eye on the clock, Mr. Rock.

Mr. Rock: I am neler long, Mr. Chairman.

Do I understand correctly, Mr. Alexander, that you do not recommend that ploughs be built to connect to ships? What you recommend is that if we are to build an icebreaker for Canada, that we should adopt the Alexbow to the building of that ship.

[*Interprétation*]

Le vice-président: Sur le White Bow, devrais-je dire.

M. Buchanan: Cet automne.

Le vice-président: Oui.

M. Simpson: Monsieur le président, j'ai posé une question sur ce sujet même au capitaine Fournier.

M. Alexander: Le capitaine Fournier a fait certaines déclarations et il n'avait jamais vu «L'Alexbow» au travail de sa vie. Il n'avait même jamais vu l'Alexbow de près.

M. Simpson: Pardon, je posais ces questions à l'amiral Storrs.

Le vice-président: Parfait.

M. Alexander: L'amiral Storrs ne l'a jamais vu au travail non plus. M. Waring se trouvait alors à bord du *Labrador.* Parfois, il se trouvait à deux milles de distance. Même s'il s'était rapproché à un demi-mille de nous. Comment aurait-il su à combien de révolutions tournait l'engin, ce que nous essayons de faire, etc.

Lorsqu'on fait un test à bord d'un navire, la seule façon de juger ce test est d'être à bord dudit navire et de savoir ce qui s'y passe. On ne saurait s'asseoir sur le pont du navire et dire qu'il n'a pas fait ceci ou qu'il n'a pas fait cela. Nous avions à bord du navire une équipe scientifique et nous avons fait tourner les moteurs à différentes vitesses et effectué diverses manœuvres. Il est idiot pour quiconque se trouvait à bord du brise-glace de songer à faire une déclaration sur le comportement du navire.

M. Simpson: Excusez-moi, je n'aime pas interrompre, mais je crois qu'en toute justice—vu que c'était moi qui posait la question vers ce temps—l'amiral Storrs m'a incliné à croire que «l'Alexbow était capable de faire du très bon travail dans certaines formations de glace, mais qu'il ne pourrait pas le faire dans d'autres formations de glace.

M. Alexander: Nous prétendons, que quelle que soit la formation de glace, il va faire du meilleur travail. Un brise-glace ne pourra pas se mesurer contre les glaces polaires plus que ne le pourrait l'»Alexbow». Ces formations polaires sont dures comme du ciment. Prenez par exemple un pressurage. C'est la bête noire d'un brise-glace ou du *Manhattan.* Vous avez toute cette glace fondante qui est refoulée vers le haut sur une hauteur de 25 pieds. Vous ne pouvez pas passer par-dessus parce que vous n'avez rien sur quoi vous appuyer. De toute nécessité, il vous faut essayer de foncer à travers. Les États-Unis ont fait un certain nombre d'essais au cours desquels ils ont plaçé; des hommes grenouille sur les côtés du navire. Nous savons que en dessous du point de congélation—disons qu'il y a 4 pieds de glace—sous 4 pieds, la glace est comme un conglomérat—molle. De sorte qu'avec Alexbow, on peut foncer dans 4 pieds de glace ou 5 ou 6 pieds de glace et monter par-dessus; vous n'avez pas à la traverser Vous tracez votre propre chenal de sorte qu'elle brise beaucoup plus facilement par pression qu'au moyen d'un brise-glace ordinaire.

Le président: Je vous préviens que je garde un oeil sur l'horloge, monsieur Rock.

M. Rock: Ce ne sera pas long, monsieur le président.

Aie-je bien compris, monsieur Alexander, que vous ne recommandez pas la construction de charrue pour rattacher aux navires? Ce que vous recommandez c'est que si nous devons construire un brise-glace au Canada, nous devons prendre l'Alexbow pour modèle.

[*Text*]

Mr. Alexander: That is right. We should build a whole ship so that you are getting a proper design and not try patchwork.

Mr. Rock: Do you also recommend that the bulge be included on that ship?

Mr. Alexander: Yes. Again you are getting into tonnage. It is not necessary.

Mr. Rock: That is not necessary for an icebreaker?

Mr. Alexander: No, but it does lend itself, you see, to the bow form. You get more buoyancy. You get more space, actually.

Mr. Rock: What I am trying to find out from you, Mr. Alexander, is would the bulge help in the icebreaking?

Mr. Alexander: Yes, it would, and Ihave one point alone, buoyancy. The more buoyancy you have, naturally, the more evenly you are going to operate. If you hit ice that is too deep for your buoyancy in the bow, then the bow is going to dive, is it not, and go down?

Mr. Rock: I see, yes.

Mr. Alexander: However, with any ship you know where that ship is going to operate, or at least you hope you know where it is going to operate. Consequently, you build it for the area in which it is going to operate.

Taking an icebreaker itself and just adding a bow is not my idea of a comparable test because you are marrying a horse to a donkey.

Mr. Rock: That is right, yes. That is very interesting.

Mr. Alexander: Before Iget too far away, we still recommend the barge with the bow for tugboat operations because of the manipulation and the fact that you do not change the tug in any way. You can use the tug, say, in some area where you have three months of winter. All right, the tug is free for nine months without changing a single thing other than disconnecting the cable.

Mr. Rock: You do recommend that also then . . .

Mr. Alexander: Oh, yes.

Mr. Rock: . . . for these small jobs?

Mr. Alexander: For harbour clearance and for channel clearance.

Mr. Rock: I believe with the opening of the North, that Canada may have to build an icebreaker. This is the exercise we are doing right now. Therefore, what you would recommend is that your bow be incorporated into any design then?

Mr. Alexander: I cannot say it will work because no one knows, but every indication is that it will work far better than a conventional icebreaker. However when you are arguing with no one except coventional icebreaking men, oucan realize the uphill battle we have.

Mr. Rock: Yes.

Mr. Alexander: I think I am the only one who has appeared before this Committee that is not an ice-breaking man. Every time I get in an operation, I am telling you, the icebreaker captains and I sit at the opposite end of the room. I do not want any part of them, not because they are not fine fellows but they have been brought up with what I call "tunnel vision". The icebreakers themselves have a term that they apply to icebreaking and that is "brute force and ignorance". "Ignorance" is not used in the disparaging sense; it means that they do not know what type

[*Interpretation*]

M. Alexander: C'est exact. Nous devons construire un navire entièrement nouveau et non pas essayer de rapiécer.

M. Rock: Recommandez-vous également que le gonflement soit inclus sur ces navires?

M. Alexander: Oui. Mais ici encore, il est question de tonnage. Ce n'est pas nécessaire.

M. Rock: Ce n'est pas nécessaire pour un brise-glace?

M. Alexander: Non, car il se prête à la manœuvre, comprenez-vous, à cause de la forme de l'étrave. Vous obtenez plus de puissance. Vous obtenez plus d'espace, en fait.

M. Rock: Ce que j'essaie de découvrir, monsieur Alexander, c'est si ce gonflement aiderait à briser la glace?

M. Alexander: Oui. Et moi je m'en tiens à un point seulement, la légèreté. Plus vous avez des légèretés, naturellement, plus vous allez fonctionner uniformément. Si vous frappez la glace qui est trop profonde pour votre légèreté de l'étrave, l'étrave va plonger n'est-ce pas et s'enfonçer?

M. Rock: Je vois, merci.

M. Alexander: Toutefois, avec n'importe quel navire, on sait d'avance où il manœuvra ou en tout cas on espère qu'on sait où il manœuvra. Aussi, on le construit pour le milieu ou il est censé manœuvrer.

Prendre un brise-glace et lui ajouter une étrave et ce n'est pas ce que j'appellerais un test comparable parce que cela revient à croiser un cheval avec un âne.

M. Rock: C'est exact, merci. C'est très intéressant.

M. Alexander: Avant d'aller trop loin, nous recommandons encore la barge munie d'une étrave pour les manœuvres de bateaux remorques. A cause de la manipulation et le fait que vous ne modifiez en aucune façon le bateau remorque. Vous pouvez utiliser le bateau remorque, disons, dans certaines mers où vous avez trois mois d'hiver. Très bien, le bateau remorque est libre pendant 9 mois sans changer quoi que ce soit d'autre que le câble que vous larguez.

M. Rock: Vous les recommandez donc également alors . . .

M. Alexander: Oh oui.

M. Rock: . . . pour ses petits travaux?

M. Alexander: Pour déblayer le port et nettoyer le chenal.

M. Rock: Je crois qu'avec l'ouverture de la voie vers le nord que le Canada sera obligé de construire un brise-glace. Et c'est justement ce dont nous parlons. Vous nous recommandez donc d'incorporer votre proue à quelques navires que nous construisions?

M. Alexander: Je ne peux pas dire qu'elle sera efficace, nul ne sait, mais selon toute les probabilités, elle vous sera d'un bien plus grand profit qu'un brise-glace ordinaire. Toutefois, si vous causez avec nul autre que les préposés au brise-glace, attendez-vous à une bataille rangée.

M. Rock: Oui.

M. Alexander: Je crois que je suis le seul qui ait comparu devant votre comité et qui ne soit pas, comment dirais-je, un homme de brise-glace. Chaque fois que je me mêle d'une manœuvre, laissez-moi vous dire que les capitaines des brise-glaces et moi-même nous sommes assis aux extrémités opposées de la Chambre. Je ne veux avoir avec eux aucun démêlé, n'ont pas parce que ce ne sont pas de bonnes personnes mais parce qu'ils ont un optique qu'on appelle «à visière». Les gens des brise-glace ont un terme qu'ils appliquent au brisage de glace et c'est «la force

[*Texte*]

of ice they are getting into until they get into it. They plough in until they get stuck and that is an old, old thing.

The Chairman: Mr. Gundlock has a question.

• 1245

Mr. Gundlock: I have only one question, Mr. Chairman. I was wondering about the expense of the bow, incorporated into a ship, designed into a ship. You talk about buoyancy and naturally, even in open water with that kind of bow you get that diving effect. How much power. . .

Mr. Alexander: If you look at this you will see that we fluted the underside.

Mr. Gundlock: I see, then it is balanced in that way.

Mr. Alexander: It is balanced. It is offset, you see. The faster you go the more pressure you are getting; this is specifically to keep it from burning itself out.

Mr. Gundlock: Undoubtedly the design is correct, but when you get into ice and you get that lift and you get that diving effect, certainly in ice, there must be a breaking point there. Is it designed really properly enough to. . .

Mr. Alexander: No. You see there occurs separation on the ice before any lift takes place. Now, if you are breaking ice that is too heavy, then the captain should have his head examined because this is ice recognition. He should not be trying to break that—say he has 20 feet of ice, well, obviously, something that is designed to break 10 feet of ice is not going to operate in 20 feet. It is going to dive.

Mr. Gundlock: I think I understand.

The Vice-Chairman: Will you permit me just two quick questions? Would your "Alexbow," assuming that we built an icebreaker to your "Alexbow" design, operate in landfast ice?

Mr. Alexander: That is the whole purpose of it.

The Vice-Chairman: Coult it operate year round in the M'Clure Strait for instance?

Mr. Alexander: No.

The Vice-Chairman: You do not think any ship can operate year round in Prince of Wales . . .

Mr. Alexander: Sometimes, according to Stefansson who did that so many times by dog team. Stefansson figured five out of ten years and Henry Larsen figured seven out of ten years, you could use the M'Clure Strait but you do not have to, you can come down the Prince of Wales Strait.

The Vice-Chairman: Well, I will take Prince of Wales. How much could you extend the shipping season in the Arctic by icebreaker of the size that is suggested as a polar icebreaker—my recollection is 80,000 shaft horsepower, or 100,000 shaft horsepower. How much could we extend the season by, throughout the western Arctic as well as the eastern Arctic?

[*Interprétation*]

brute et l'ignorance». «Ignorance» est un mot qui n'est pas utilisé dans un sens péjoratif; et cela signifie qu'ils ne connaissent pas quel genre de glace ils vont avoir à briser tant qu'ils ne s'échoquent pas contre elle. Ils y enfoncent jusqu'à temps qu'ils soient pris et c'est là un vieil adage.

Le président: Monsieur Gundlock voudrait poser une question.

M. Gundlock: Je n'en ai qu'une, monsieur le président. Combien en coûtera-t-il pour incorporer à un navire cette étrave. Vous parlez de légèreté, et naturellement, quelque soit la pleine mer où vous vous trouviez avec ce genre d'étrave, vous avez cet effet de plonger. Combien de pouvoir . . .

M. Alexander: Si vous observez bien vous verrez que nous avons flûté le dessous.

M. Gundlock: Je vois, il se trouve donc ainsi balancé.

M. Alexander: Il est balancé. Le centre se trouve un peu déplacé, voyez-vous. Plus vous allez vite, plus la pression augmente; ce qui a précisément pour effet de l'empêcher de se brûler.

M. Gundlock: Sans doute, la conception est correcte, mais quand vous entrez dans la glace et que vous obtenez cette poussée, vers le haut et que vous obtenez ensuite cet effet de plonger, certainement il doit y avoir un point de bris. Cette conception est-elle vraiment à la hauteur de . . .

M. Alexander: Non. Voyez-vous la séparation de la glace se produit avant que la poussée vers le haut survienne. Si vous êtes entrain de briser de la glace qui est trop épaisse alors c'est au capitaine de se faire examiner la tête car il s'agit là tout simplement de savoir reconnaître la condition de la glace. Il ne devrait pas essayer de briser de la glace qui—disons qu'il y a 20 pieds de glace, bien, il est évident, qu'une engin qui est conçue pour briser 10 pieds de glace ne fonctionnera pas dans une glace de 20 pieds d'épaisseur. Elle va plonger.

M. Gundlock: Je crois que je comprends.

Le vice-président: Me permettrez-vous de poser deux petites questions? Votre «Alexbow», supposons que nous construisons un brise-glace selon la conception de votre «Alexbow» votre Alexbow fonctionnerait-il dans des glaces qui sont soudées aux rives?

M. Alexander: C'est précisément sa raison d'être.

Le vice-président: Pourrait-il fonctionner à l'année longue dans le détroit M'Clure par exemple?

M. Alexander: Non.

Le vice-président: Vous ne croyez pas qu'un navire puisse fonctionner à l'année longue dans le Prince de Galles . . .

M. Alexander: Parfois, selon Stefanson qui le fait tant de fois avec une équipe de chiens. Stefanson a estimé ce temps à 5 ans sur 10 et Henry Larsen l'a estimé à 7 ans sur 10, vous pourriez utiliser le détroit de M'Clure mais vous n'avez pas à le faire, vous pouvez venir par voie du détroit du Prince de Galles.

Le vice-président: Alors, j'emprunterai le détroit du Prince de Galles. De combien pourriez-vous prolonger la saison de la navigation dans l'Arctique en utilisant un brise-glace du tonnage de celui que l'on suggère pour un brise-glace polaire—si je me souviens bien il s'agit de 80,000 chevaux vapeur, ou de 100,000 chevaux vapeur. De combien pourriez-vous prolonger la saison, à travers l'Arctique Ouest aussi bien que l'Arctique Est?

[*Text*]

Mr. Alexander: About two months.

The Vice-Chairman: Two months more.

Mr. Alexander: Yes, because when you get into the western Arctic, your packed ice is going to come in; once you get 60 feet of ice coming in . . .

The Vice-Chairman: All movement will cease.

Mr. Alexander: All movement is going to cease. The advantage of this is that it is much shallower than a conventional icebreaker. Now, the *Lenin* which is the Russian icebreaker, at 44,000 horsepower is only 18,000 tons. She could break 10 feet of ice, but they found out that no ship could follow her. She has to go too fast and they would damage themselves, and also if they slowed down then they could not maintain steerage.

Now something happened to the *Lenin* about three years ago: Some Finnish people said she either blew up or burnt out but she has not been heard of since. The present icebreakers that the Russians are building are somewhere in the class of the *St. Laurent* but they are going more and more to smaller ships—6,000 to 8,000-ton ships to carry their commodities, their fur along the coast because of the depth problem.

Mr. Simpson: I have just one supplementary question. Mr. Alexander, when you mention that the season could be extended two months, without being too specific, what would that give us then as an Arctic shipping season, how many months a year?

Mr. Alexander: It will give you a maximum of five.

Mr. Simpson: Fine.

Mr. Alexander: We feel that with "Alexbow" you can operate all the year round providing that you have ice recognition. Another thing I did not mention—and it is very pertinent—if you get snow up there in the fall, and you do get a certain amount of snow in the early part of the fall, an icebreaker captain is lost because he cannot identify the ice any longer. He does not know what he is getting into. It is covered with snow and that is why they would like to get out of the Arctic in a hurry, get up and get out of the ice.

The Vice-Chairman: Mr. Alexander, on behalf of the Committee I would like to thank you very much for appearing before us. Thank you, gentlemen. The meeting is adjourned.

[*Interpretation*]

M. Alexander: Environ deux mois.

Le vice-président: Deux mois.

M. Alexander: Oui, parce que quand vous pénétrez dans l'Arctique Ouest, la glace massive vous accueille; et quand cette glace mesure 60 pieds . . .

Le vice-président: Tout mouvement cesse.

M. Alexander: Tout mouvement va cesser. L'avantage c'est que le brise-glace a moins de tirant qu'un brise-glace conventionnel. Le Lenin-, qui est un brise-glace brusque, et qui fournit 44,000 chevaux vapeur n'a un tonnage que 18,000. Il peut briser une glace de 10 pieds d'épais, mais on s'est aperçu qu'aucun autre navire ne pouvait le suivre. Il lui faut aller trop vite et les autres navires s'endommageraient et aussi, s'ils ralentissaient, ils ne pourraient pas se diriger.

Or il est survenu quelque chose au *Lenin* et il y a environ trois ans des finnois ont dit que le bateau a soit sauté ou brûlé mais on en a jamais entendu parler depuis. Les brise-glace que les Russes construisent actuellement sont de la catégorie du *St-Laurent* mais ils s'orientent de plus en plus vers des navires de moindre tonnage—6,000 à 8,000—pour transporter leurs commodités, leurs fourrures le long de la côte à cause du problème de la profondeur.

M. Simpson: Je n'ai qu'une question supplémentaire. Monsieur Alexander, lorsque vous dites que la saison de la navigation pourrait-être prolongée de deux mois, sans être trop qu'est-ce que cela représente du point de vue d'une saison de transport dans l'Arctique, combien de mois par année?

M. Alexander: Un maximum de 5 mois.

M. Simpson: Fort bien.

M. Alexander: Nous estimons que avec «Alexbow» vous pouvez malgré toute l'année, pourvu que vous avez quelqu'un pour reconnaître la condition des glaces. Autre chose que j'ai oublié de mentionner—et c'est très pertinent—si vous avez là de la neige à l'automne, et vous avez certain montant de neige tôt en automne, le capitaine d'un brise-glace est perdu parce qu'il ne peut plus identifier la condition de la glace. Il ne sait pas sur quoi il va se butter. Tout est couvert de neige et c'est pourquoi il voudrait sortir au plutôt de l'Arctique et de la glace.

Le vice-président: Monsieur Alexander, au nom du Comité, je voudrais vous remercier d'avoir bien voulu comparaître devant nous. Merci, messieurs. La séance est levée.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 5

Tuesday, March 9, 1971

Chairman: Mr. Ian Watson

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 5

Le mardi 9 mars 1971

Président: M. Ian Watson

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Indian Affairs and Northern Development

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Affaires indiennes et du développement du Nord canadien

RESPECTING:

Bill C-193, An Act to amend the Northern Canada Power Commission Act

CONCERNANT:

Le Bill C-193, Loi modifiant la Loi sur la Commission d'énergie du Nord canadien

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

Third Session

Twenty-eighth Parliament, 1970-71

Troisième session de la

vingt-huitième législature, 1970-1971

23087—1

STANDING COMMITTEE ON INDIAN AFFAIRS AND NORTHERN DEVELOPMENT

Chairman: Mr. Ian Watson

Vice-Chairman: Mr. Paul St. Pierre

Messrs.

Barnett	Cullen
Blouin	Deakon
Borrie	Gundlock
Buchanan	Harding
Cadieu	Marchand (*Kamloops-Cariboo*)
Matte	Rock
McBride	Simpson
Nielsen	Yewchuk—(20).
Orange	
Paproski	

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

J. H. Bennett

Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 65(4)(*b*)

Mr. Harding replaced Mr. Howard (*Skeena*) on March 9, 1971.

COMITÉ PERMANENT DES AFFAIRES INDIENNES ET DU DÉVELOPPEMENT DU NORD CANADIEN

Président: M. Ian Watson

Vice-président: M. Paul St. Pierre

Messieurs

Conformément à l'article 65(4)*b*) du Règlement

M. Harding remplace M. Howard (*Skeena*) le 9 mars 1971.

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente au siège d'Information Canada, Ottawa, Canada

MINUTES OF PROCEEDINGS

Tuesday, March 9, 1971.
(6)

[*Text*]

The Standing Committee on Indian Affairs and Northern Development met this day at 11.15 a.m., the Chairman, Mr. Watson, presiding.

Members present: Messrs. Barnett, Blouin, Buchanan, Cullen, Harding, Nielsen, Rock, St. Pierre, Watson, Yewchuk—(10).

Witnesses: From the Department of Indian Affairs and Northern Development: Mr. A. D. Hunt, Assistant Deputy Minister (Northern Development); and Mr. J. M. Lowe, General Manager, Northern Canada Power Commission.

The Committee gave consideration to Bill C-193, An Act to amend the Northern Canada Power Commission Act.

On Clause 1

The Chairman introduced the witnesses, Messrs. A. D. Hunt and J. M. Lowe. Mr. Hunt made a statement on the general provisions of Bill C-193, and tabled the following documents:

(a) Brief on Northern Canada Power Commission, February, 1971.

(b) Northern Canada Power Commission, 22 Annual Review—year ended 31 March 1970.

(c) Government of Canada, Department of Indian Affairs and Northern Development
Hydro-Electric Resources Survey of the Central Yukon Territory (Vol. 1) January 1968—I. Ingledow and Associates Limited.

Mr. Lowe outlined the activities of the Northern Canada Power Commission.

The witnesses were questioned.

Questioning continuing—at 1:00 p.m. the Committee adjourned to Thursday, March 11, 1971.

PROCÈS-VERBAL

Le mardi 9 mars 1971
(6)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des affaires indiennes et du développement du Nord canadien se réunit ce matin à 11 h. 15. Le président, M. Watson, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Barnett, Blouin, Buchanan, Cullen, Harding, Nielsen, Rock, St. Pierre, Watson, Yewchuk—(10).

Témoins: Du ministère des Affaires indiennes et du Développement du Nord canadien: MM. A. D. Hunt, sous-ministre adjoint (développement du Nord) et J. M. Lowe, gérant général, Commission d'énergie du Nord canadien.

Le Comité reprend l'étude du Bill C-193, Loi modifiant la Loi sur la Commission d'énergie du Nord canadien.

Au sujet de l'article 1.

Le président présente les témoins, MM. A. D. Hunt et J. M. Lowe. M. Hunt fait une déclaration sur les dispositions générales du Bill C-193 et dépose les documents suivants:

a) Mémoire sur la Commission d'énergie du Nord canadien, février 1971.

b) Commission d'énergie du Nord canadien, 22e revue annuelle, année finissant le 31 mars 1970.

c) Gouvernement du Canada, le ministère des Affaires indiennes et du Développement du Nord canadien
Étude sur les ressources hydro-électriques du territoire central du Yukon (volume 1) janvier 1968—I. *Ingledow and Associates Limited.*

Monsieur Lowe résume les activités de la Commision d'énergie du Nord canadien.

Les témoins répondent aux questions.

Pendant que la période de questions se poursuit, à 1 h. de l'après-midi, le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 11 mars 1971.

Le greffier du Comité

J. H. Bennett

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Tuesday, March 9, 1971

• 1120

[*Text*]

The Chairman: Gentlemen, I call the meeting to order. I will call Clause 1 of Bill C-193:

> An Act to amend the Northern Canada Power Commission Act.

We have with us this morning as witnesses Mr. A. D. Hunt, Assistant Deputy Minister of Northern Development and, Mr. J. M. Lowe, General Manager of the Northern Canada Power Commission. Mr. Hunt, do you wish to make an opening statement?

Mr. Nielsen: On a point of order first, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Nielsen.

Mr. Nielsen: I thought it was your intention to put before the Committee the discussions of the Steering Committee yesterday and obtain their general approval so that we could go ahead.

The Chairman: It is my intention, Mr. Nielsen, but we do not have a full quorum and I cannot do that until we have our quorum but we can hear witnesses with the number of people we have present. Mr. Hunt.

Mr. A. D. Hunt (Assistant Deputy Minister, Northern Development, Department of Indian Affairs and Northern Development): Thank you, Mr. Chairman. I thought it might be helpful if I very briefly ran over what we think of as the four main points in Bill C-193, a Bill to amend the Northern Canada Power Commission Act. These points I believe were very fully covered during the second reading of the bill, and therefore it would be my intention simply to make a brief comment on them. Of course, Mr. Chairman, I would be very happy to respond to any questions.

I will take them in the order in which they appear in the bill and although I realize we are not dealing with a clause-by-clause study, I will refer to the relevant clauses in the bill to provide a connection between what I say and the bill.

The first proposed change is with respect to the membership of the Commission. This is found in Clause 1 of the bill. At the moment, the Northern Canada Power Commission consists of three members: a Chairman and two other members.

Mr. Chairman, I should convey to you and to the honourable members here an apology from Mr. Robinson, the Chairman of the Commission, for not being here. I am afraid the meeting today coincided with a visit of Mr. Robinson to the Yukon Territory. It has been such a long-standing engagement that he unfortunately could not change it at the last moment.

The increase in membership from three to five is to provide specifically for the representation of Northern residents on the Commission. As you will note, two of the members of the Commission will be appointed on the

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le mardi 9 mars 1971

[*Interpretation*]

Le président: Messieurs, la séance est ouverte. Nous étudions l'article 1 du bill C-193:

> Loi modifiant la loi sur la Commission d'énergie du Nord canadien.

Nos témoins ce matin sont M. A. D. Hunt, sous-ministre adjoint du Nord canadien et M. J. M. Lowe, directeur général de la Commission d'énergie du Nord canadien. Monsieur Hunt, aimeriez-vous faire un discours d'ouverture?

M. Nielsen: Avant tout, j'invoque le Règlement monsieur le président.

Le président: Monsieur Nielsen.

M. Nielsen: Je pensais que vous aviez l'intention de présenter au Comité les résultats des discussions du Comité directeur d'hier et obtenir l'approbation des membres avant de commencer.

Le président: C'est mon intention, monsieur Nielsen, mais pour ce faire il nous faut avoir un quorum. Par contre il y a suffisamment de membres pour entendre les témoins. Monsieur Hunt.

M. A. D. Hunt (Sous-ministre adjoint, développement du Nord canadien, ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien): Merci monsieur le président. Il serait peut-être utile de revoir très brièvement ce que nous considérons comme les quatre points principaux du Bill C-193, Loi modifiant la loi sur la Commission d'énergie du Nord canadien. Je pense que ces points ont été fort bien étudiés au cours de la deuxième lecture du bill. Mon intention est donc simplement de les commenter brièvement. Je serais naturellement prêt à répondre aux questions.

Je les étudierai dans l'ordre dans lequel ils apparaissent dans le bill et bien qu'il ne s'agisse pas ici d'une étude article par article, je mentionnerais les articles concernés afin de tracer le parallèle entre mes observations et le bill.

Le premier changement proposé touche les membres de la Commission. Ceci figure dans l'article 1 du bill. Pour le moment la Commission d'énergie du Nord canadien est composée de trois membres. Le président et deux autres membres.

Monsieur le président, je suis chargé de vous transmettre ainsi qu'aux autres membres du Comité les regrets de M. Robinson, président de la Commission, qui n'a pu assister à cette réunion. La réunion d'aujourd'hui coïncidait avec une visite de M. Robinson dans les territoires du Yukon. Il avait pris cet engagement depuis trop long temps pour pouvoir l'annuler à la dernière minute.

Si on peut porter le nombre de membres de trois à cinq c'est pour permettre de représenter les résidents du Nord à la Commission; comme vous le remarquerez, un membre de chaque territoire sera nommé sur recommandation du commissaire en conseil.

[*Texte*]

recommendation of the Commissioner in Council of each of the two Territories.

It has been felt for quite some time that the Commission's activities would benefit significantly from the addition of what I might call local input. This, therefore, should accomplish that objective.

The next item, Clause 2 of the Bill, is more of a housekeeping item than anything else. It repeals Section 6(3) of the Act, which at the moment requires that the Commission submit to the Governor in Council, for approval, any intention to undertake a project or enter into any contract for repairs, maintenance, construction, etc., exceeding $50,000. It has been found that this was simply one step that was desirable in the early years of the Commission but now is redundant because there are three other steps that are required before the Commission may spend this sort of money.

The first is the preparation, in accordance with Treasury Board requirements, of program forecast; the next is the submission of estimates to Treasury Board—in other words the normal procedures followed by other departments and agencies; and thirdly, for any amounts over $5,000, a submission to the Treasury Board to enter into a contract. This additional requirement of obtaining Governor in Council approval did indeed, in this day and age, seem a little unnecessary, and hence the reason for the suggestion that it be removed.

• 1125

The next clause, Clause 3 of the Bill, is an amendment to an existing section. It is really a very important amendment and perhaps does not say, in itself, exactly what would be accomplished.

The purpose here is to allow the Commission to set its rates in response to the total costs and expenditures rather than, as at the moment, setting rates on the basis of each individual plant. In other words, this would allow the Commission to establish rate zones and, within those zones, to set rates, to some extent, that would be close to equal throughout the whole zone.

I have to be careful on that because this can be confused with an absolute rate equalization. This could be accomplished under this proposed amendment but I should indicate that the Commission would probably attempt to reduce, initially at least, the cost of power in the smaller and, therefore, higher-cost communities for the first block of power, depending on how much could be accomplished, rather than necessarily a complete reduction to equalization throughout the total rate zone.

There have been suggestions that these rate zones should be identified in the bill but the thought here is that a degree of flexibility is highly desirable. In the first instance, the Commission has not yet come to any conclusions with respect to the zones that would be appropriate in the Northwest Territories, for example. We would expect that there will be certainly more than one zone there but until we have had a further opportunity to look at this, and, of course, subject to approval of this bill, we have not yet come to final conclusions.

I should mention, too, that the Commission is in the process, in the Northwest Territories, of assuming responsibility for many of the smaller power plants that were originally operated by the Department of Northern

[*Interprétation*]

Depuis longtemps on a pensé que l'activité de la Commission s'enrichirait beaucoup grâce à l'inclusion, ce que j'appelerais une «participation locale». Ceci devrait donc répondre à cet objectif.

Vient ensuite l'article 2 du bill qui traite davantage d'administration que d'autre chose. Il abroge l'article 6 (3) de la loi qui actuellement prévoit qu'avant d'entreprendre une construction ou de signer un contrat de réparation, d'entretien etc., dont le montant dépasserait $50,000, la Commission doit au préalable obtenir l'autorisation du gouverneur en conseil. On s'est rendu compte que durant les premières journées il s'agissait là d'une mesure fort simple et souhaitable. Ce n'est plus le cas aujourd'hui étant donné qu'avant de dépenser ce montant la Commission doit faire trois autres démarches. Elle doit d'abord préparer un programme de prévision conformément aux exigences du Conseil du Trésor auquel elle devra soumettre les estimations—en d'autres termes il s'agit de suivre la procédure normale à l'instar des autres ministères et organismes; troisièmement pour les montants dépassant 50,000 dollars, avant de signer un contrat, elle doit en faire la demande au Conseil du Trésor. On lui demandait en outre d'obtenir l'autorisation du gouverneur en conseil, ce qui nous semble quelque peu superflu à notre époque; c'est pourquoi nous avons suggéré de la supprimer.

L'article suivant, l'article 3 du bill, représente un amendement à un article de la loi. Il s'agit en réalité d'un amendement très important, mais son libellé n'est peut-être pas très clair.

Le but de cet amendement est de permettre à la Commission d'établir ses taux en fonction des coûts et des frais globaux au lieu de suivre la procédure actuelle qui consiste à établir des taux pour chaque usine séparément. En d'autres termes, cela permettrait à la Commission d'établir des zones tarifaires au sein desquelles elle fixera des tarifs qui dans une certaine mesure seraient à peu près les mêmes pour toutes les zones.

Il faut faire attention ici de ne pas confondre cela avec une égalisation absolue des taux. On pourrait aboutir à cela avec l'amendement proposé, mais je devrais indiquer que la Commission essaiera probablement, au début tout au moins, de réduire les coûts de l'énergie pour le premier bloc dans les collectivités les moins importantes et par conséquent les plus onéreuses en fonction des moyens, au lieu de réduire automatiquement les taux, les rendre égaux dans toutes les zones.

On a proposé que ces zones tarifaires figurent dans le bill mais on a pensé qu'il était nécessaire de garder une certaine souplesse. Tout d'abord, par exemple, la Commission n'a pas encore décidé quelles zones conviendraient pour les Territoires du Nord-Ouest. On pense qu'il y en aura certainement plus d'une, mais avant d'arriver à une conclusion finale, et à condition bien sûr que le bill soit approuvé, il nous faudrait étudier la chose davantage.

Je devrais ajouter que petit à petit la Commission se charge d'approvisionner un grand nombre de petites centrales des Territoires du Nord-Ouest qui dépendaient autrefois du ministère du Nord canadien ou de son prédé-

[*Text*]

Development or its predecessor, the Department of Northern Affairs, and were transferred to the responsibility of the territorial government. At the request of the territorial government, the Commission is now, stage by stage, taking on responsibility for these smaller plants but, again, until we have these small plants within the total package, it is going to be a little difficult to determine what will be appropriate rate zones.

I would like to emphasize that it would be the intention of the Commission at this time to establish one rate zone which would be restricted to the Yukon Territory. The reason that we feel it desirable to maintain flexibility in this instance, however, is that we expect in the future—I hope that it will be in the relatively near future but this will depend upon the growth of demand—that the Commission will be in a position to contemplate building what would be termed a relatively large power project, perhaps a hydro project, perhaps a gas turbine project. This would depend on the circumstances. This project could be located on either side of the Yukon-Northwest Territories boundary. Under these circumstances it seemed undesirable to fix rate zones so that one zone might in some way be precluded from taking advantage of the economies of scale that would be offered by such a large project.

• 1130

In fact, we know of potential mineral developments in the Yukon, for example, that might require quite a large power supply should they go ahead. At the same time, we know of at least one attractive potential hydro site in the Northwest Territories that—even though it might be a little further away, when you take the total cost of transmission and hydro site development—could be as economical as any site in either the Yukon or the Northwest Territories. Therefore, we would, in this case, be supplying power across the territorial boundary. Therefore, we feel it is preferable to leave this matter of rate zones to the discretion of the Commission.

With two members from each of the territories represented on the Commission, I am quite sure that the Commission will get the benefit of the views of the local people and in turn will be able to convey through these members the advantages of moving power between rate zones if this seems desirable.

Clause 4 of the bill is perhaps more of a housekeeping matter than anything else. It is simply an amendment to an existing section consequent on Clause 3. It simply removes from the existing section the requirement that the cost of each plant and the revenues from each plant should be equal, that the accounting should be on a plant by plant basis.

Clause 5 is a twofold change. The first one is a technical change to make the expression of the clause consistent with the Financial Administration Act. The second change is a relatively small one but important. It is to authorize that the Commission may spend up to $250,000 investigating any new project or the expansion of an existing project. If that project should not go ahead, the Commission may expect to be able to recover this cost of investigation from the consolidated revenue fund. It is, I am afraid, perhaps a recognition of the higher cost of doing most things these days.

[*Interpretation*]

cesseur le ministère des Affaires du Nord qui relèvent désormais du gouvernement territorial. A la requête de ces derniers la Commission se charge peu à peu de ces petites centrales, mais si ces dernières sont incluses dans le programme il sera un peu difficile de déterminer quelles zones de tarif conviendraient.

J'aimerais souligner que la Commission a pour le moment l'intention d'établir une zone de tarif qui serait limitée au territoire du Yukon. Si nous pensons qu'il est souhaitable de maintenir une certaine flexibilité, c'est que nous pensons que plus tard—j'espère que cela ne saurait trop tarder, bien que cela dépende de la croissance de la demande—que la Commission sera en mesure d'entreprendre un projet de construction relativement important, peut-être celui d'une centrale hydro-électrique ou d'une turbine. Cela dépendrait des circonstances. Cette usine pourrait être située d'un côté ou de l'autre de la frontière entre le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest. Dans les circonstances, il semble peu souhaitable d'établir des zones de tarif qui risquent d'empêcher une des zones de profiter des économies d'échelle qu'offrirait une si vaste centrale.

Au fait, nous savons qu'il y a des gisements de minerai dans le Yukon par exemple que l'on pourrait exploiter et qui exigeraient beaucoup d'énergie. Au cas où on les exploite, nous connaissons un endroit dans les Territoires du Nord-Ouest où cette centrale pourrait être construite et qui, même si c'est un peu plus éloigné, quand on considère le coût total de la transmission de l'installation, serait aussi économique que dans n'importe quel endroit du Yukon ou des Territoires du Nord-Ouest. Dans ce cas, nous fournirions de l'énergie des deux côtés de la frontière territoriale. Nous pensons donc qu'il est préférable de laisser à la discrétion de la Commission cette question des zones de tarif.

Avec la présence de deux représentants de chacun des territoires au sein de la commission, je suis sûr que cette dernière serait exposée aux opinions des gens du coin et pourrait à son tour par l'intermédiaire de ses membres les faire profiter des avantages de l'énergie circulant entre des zones de tarif si cela semble souhaitable.

L'article 4 du bill est peut-être un peu plus administratif qu'autre chose. Il s'agit simplement d'un amendement à l'article de la loi et découlant de l'article 3. Il supprime simplement une condition de cet article, qui veut que le coût et les recettes de chaque usine soient égaux, que la comptabilité se fasse par usine individuelle.

L'article 5 apporte deux changements. Le premier est un changement technique destiné à rendre le libellé de l'article conforme à la loi sur l'administration financière. Le deuxième est relativement petit mais il est important. Il a pour but de permettre à la commission de dépenser jusqu'à concurrence de $250,000 pour étudier un nouveau projet ou élargir une construction déjà existante. Si le projet est rejeté, le fonds du revenu consolidé devrait rembourser à la commission le coût de l'enquête. Ce qui prouve peut-être qu'il en coûte plus de réaliser des choses de nos jours.

[*Texte*]

Clause 6 of the bill is a simple housekeeping matter and it refers to the proper terms to be used in accordance with the Financial Administration Act.

Clause 7 is an important clause although it simply would repeal two subsections of an existing section of the Act. What it would do, in effect, is allow the Governor in Council to set the terms and conditions of any loan which the government may advance to the Commission. We are thinking here that if we have to go ahead with a large hydro project, it may be very difficult initially to find sufficient base load to carry the interest and the amortization requirements if the interest is set at a normal rate or if the amortization requirements are set over a normal 20-year period. The Governor in Council therefore could set the terms and conditions for the repayment of the loan which would reflect not only the cost of money but the desire of the government at the time to provide low-cost power in either of the Territories.

• 1135

Clauses 8 and 9 are really consequential on the removal of the concept of plant-by-plant operation. I might comment on one item here. It is highly desirable that the Commission establish a contingency fund of reasonable size in relation to its total capital investment, which is now something in the order of $60 million. This protects the consumer and is an approach used by other public utilities and private utilities. This protects the consumer against sudden fluctuations in rate brought about, if you like, by failure of a particular piece of equipment and hasty replacement, or other such emergencies. It also allows small additional generating capacity to be added in response to small increases in demand, again without affecting the rate. We feel that the Commission would be wise to set its total contingency at something in the order of around 5 per cent and, should the bill be approved, this would be the intention.

Clause 10 is really a transition clause to make sure that the bill and consolidated Act will translate properly.

Mr. Chairman, essentially that concludes my remarks. I have kept them brief on purpose because, as I say, many of the items were thoroughly discussed on second reading.

I wonder if you would like to hear from Mr. Lowe, the General Manager of the Commission. He could give you a brief summary of the activities of the Commission, the staffing and a general background on what the Commission is doing at this time.

The Chairman: I am sure Committee members would like to hear from Mr. Lowe.

Mr. J. M. Lowe (General Manager, Northern Canada Power Commission): Thank you, Mr. Chairman.

One of the first things that comes to mind in any organization is, of course, people. In the Northern Canada Power Commission there are now approximately 230 employees in the operating category in northern Canada. The NCPC is considered to be a good employer, paying a living wage, exercising fairness in dealing with its employees and providing, where necessary, accommodation.

[*Interprétation*]

L'article 6 du bill, article purement administratif s'applique à un libellé conforme à la Loi de l'administration financière.

L'article 7 est important bien qu'il abroge simplement deux paragraphes d'un article de la loi. En fait, son objectif est de permettre au Gouverneur en conseil d'établir les conditions dans lesquelles le gouvernement peut octroyer un prêt à la commission. L'idée ici, c'est que si nous devons nous lancer dans un projet de construction hydraulique important, il sera peut-être très difficile au début de trouver suffisamment d'argent pour faire face aux conditions d'intérêt et d'amortissement, si l'intérêt est au taux normal ou si l'amortissement doit se faire au cours d'une période de vingt ans. Le Gouverneur en conseil pourrait donc établir les conditions de remboursement du prêt qui tiendraient compte non seulement du montant d'argent mais du désir du gouvernement de fournir l'énergie à bon marché dans les Territoires.

Les articles 8 et 9 découlent en fait de l'abrogation de l'idée de fonctionnement individuel des usines. J'aurais un commentaire à faire ici. Il est fort à souhaiter que la Commission établisse un fonds pour les dépenses imprévues dont le montant soit raisonnable par rapport aux investissements qui sont actuellement de l'ordre de $60 millions. C'est une façon de protéger le consommateur et qui a été adoptée par d'autres services publics et privés. Il s'agit là d'une sorte de protection du consommateur contre les fluctuations brusques du taux qui se produiraient par exemple si une pièce d'équipement faisait brusquement défaut et qu'on doive la remplacer rapidement, etc. Cela permet également d'augmenter légèrement la puissance disponible pour répondre à de légères augmentations de la demande sans que le taux varie. Nous pensons que la Commission devrait fixer le montant destiné aux dépenses imprévues à environ 5 p. 100 de son investissement total. Ce serait là l'idée au cas où le bill serait approuvé.

L'article 10 est un article de transition pour s'assurer que le bill ainsi que la Loi consolidée s'interprètent convenablement.

Voilà en gros mes commentaires, monsieur le président. Ils ont été brefs car, comme je l'ai dit, un grand nombre des points ont été discutés à la deuxième lecture.

Vous aimeriez peut-être entendre M. Lowe, directeur général de la Commission. Il pourrait vous donner un bref résumé de l'activité de la Commission, du mode de recrutement du personnel, des informations générales sur l'activité courante de la Commission.

Le président: Je suis sûr que les membres du Comité aimeraient entendre M. Lowe.

M. J. M. Lowe (directeur général, Commission d'énergie du Nord canadien): Merci monsieur le président.

Quand on parle d'une organisation, une des premières choses à laquelle on pense c'est naturellement aux employés. La Commission d'énergie du Nord canadien emploie aujourd'hui à peu près 230 employés. La CENC a la réputation d'être un bon employeur, d'offrir un salaire raisonnable, de traiter ses employés justement et de les loger quand c'est nécessaire.

[*Text*]

The management of the Commission must ensure that productivity is at a high level. There is of course a certain incompatability between productivity and unemployment but as technological advances bring about surpluses of people at one plant expansion at other plants and construction of new plants will most likely create other jobs to pick up the slack.

Reflecting the continuing growth of the Commission, a regional office was opened in Whitehorse last fall and a manager appointed there. A similar office will be opened at Yellowknife this summeer. It is anticipated that these offices will become more autonomous within their areas of influence as time goes on.

If I may make a quick reference to the amendments, to operate financially on a system basis instead of an individual plant basis will enable a much needed flexibility in rate-setting aimed at rate relief in the small areas.

• 1140

In so doing, the Commission will be able to arrange its rate setting and operating costs similar to any other utility operating in Canada.

The definition of areas, as Mr. Hunt has outlined, will be one thing that the new Territorial members will address themselves to.

The Commission's history of rate reduction over the years will continue as much as possible. A recent rate reduction at Mayo and Faro means that NCPC domestic rates there are the lowest in the Yukon Territory in the under 1,000 kilowatt hour per month block. This block also incidentally embraces most of the domestic consumers.

Recent technological improvements at Dawson have resulted in the layoff of two operators in the power plant and so it is anticipated that the operating deficit at Dawson will disappear and hopefully some rate reduction will become possible even though wage rates have increased.

With recent increases in volume at Fort Rae, and by virtue of a new line to Fort Resolution, both in the Northwest Territories, rate reductions in the order of 35 per cent at each location are anticipated in the very near future.

The Commission is keenly aware that the spill-over from low-cost public power should reach all Northern residents. In this regard, we see the electric grid system as a tool to economize on standby and peaking capacity. Economies of scale which characterize broader development as opposed to separate little economic activities should be passed on to as many residents as possible. The problems, of course, are manifold. One of the more significant ones is how to transmit cheaply small amounts of power over long distances. In this field, the Commission is doing some pioneering work and only last Friday energized a single-phase, single-wire, transmission line from Pine Point to Fort Resolution. Although this is a small line, we do consider it a big step forward, believing it to be the first line of its type and size, in Northern Canada, although this particular design is not uncommon on the Prairies.

A certain amount of pioneering has always been done in the choice of fuel for diesel engines and Norman Wells

[*Interpretation*]

Les directeurs de la Commission doivent s'assurer que le niveau de productivité est élevé. Il y a naturellement une certaine incompatibilité entre productivité et chômage, mais à mesure que les progrès technologiques réduisent le nombre d'emplois dans une usine, il y a de fortes chances pour que le développement d'autres usines et la construction d'autres usines en créent suffisamment de nouveaux.

L'ouverture en automne dernier d'un bureau régional à Whitehorse et la nomination d'un directeur à la tête de ce bureau reflètent la croissance que continue de connaître la commission. Un autre bureau du même genre s'ouvrira à Yellowknife cet été. On s'attend à ce que ces deux bureaux deviennent plus autonomes dans leurs secteurs d'influence au bout d'un certain temps.

Si vous me permettez de faire brièvement allusion à deux amendements, si on opère financièrement en se basant sur un système au lieu d'une usine individuelle, on pourra obtenir des taux bien plus souples, ce qui serait nécessaire pour aider les petits secteurs. Ainsi la Commission pourrait établir ses taux et ses coûts d'opération parallèlement à ceux des autres services canadiens.

Comme l'a fait remarquer M. Hunt, il incomberait aux nouveaux membres des Territoires de définir les secteurs.

La Commission a baissé ses tarifs au cours des années et cela se poursuivra autant que possible. Avec la baisse récente des tarifs à Mayo et Faro, le tarif domestique de la CENC sont les plus bas pour les Territoires du Yukon dans le bloc de 1,000 kilowatts-heures par mois. Inc demment cela s'applique à la plupart des consommateurs canadiens.

Les récentes améliorations technologiques de Dawson ont entraîné la mise à pied de deux employés de l'usine; on s'attend donc à ce que le déficit de Dawson soit supprimé avec un peu de chance qu'on puisse réduire les tarifs même si les salaires ont augmenté.

Avec les récentes augmentations de volume à Fort Rae et grâce à la nouvelle ligne qui va jusqu'à Fort Resolution dans les Territoires du Nord-Ouest, on s'attend à des réductions de l'ordre de 35 p. 100 pour les deux localités.

La Commission sait fort bien que le trop plein d'énergie publique bon marché devrait être fourni à tous les résidents du Nord. Nous considérons à cet égard le système de grille électrique comme un outil permettant d'économiser les capacités de réserve et les capacités maximales. On devrait faire profiter autant de résidents que possible des économies d'échelle qui caractérisent les vastes exploitations par opposition aux petites activités économiques individuelles. Les problèmes sont multiples naturellement. L'un des plus importants est d'arriver à transporter à bon marché sur de longues distances de petites quantités d'énergie. La Comm ssion expérimente actuellement dans ce domaine et vendredi dernier une ligne de transmission en courant monophasé et à fil unique est entrée en activité de Pine Point à Fort Resolution. Bien qu'il s'agisse d'une ligne peu importante, nous considérons que cela est un grand pas en avant, que c'est une des premières lignes de ce genre et de cette dimension dans le Nord du Canada bien qu'on en trouve plus fréquemment dans les Prairies.

On a pas mal expérimenté également en ce qui concerne le choix de combustible pour les moteurs diesels et

[*Texte*]

bunker has been regularly used for some years but now studies are being aimed at the use of reduced crude in diesel equipment as a hedge against inflation in fuel costs.

Northern Canada, of course, is a land of extremes not only regarding weather. We believe that the Commission is the operator of the smallest and largest diesel engines in Canada. The largest are 7,500 horsepower and the Commission has six of these, three on the Whitehorse system, one at Inuvik, one at Pine Point and one at Yellowknife. The latter was placed in service in the summer of 1970 purely as a standby for the growing City of Yellowknife.

On January 26 of this year, Cominco's Bluefish hydro plant was severely damaged by fire but fortunately the Commission's large diesel was available and able to supply power to the "Con" mine where full production continued unabated.

Technically speaking, the future will likely see fewer and larger generating plants and a gradual interconnection of existing and future plants. Hydro plants are favoured because of their simplicity, dependability and lack of thermal and heat pollution, and because of the stability of operating costs as compared to the escalating nature of costs used in other modes of generation.

Mr. Chairman, with your permission I would like to present some larger graphs and a large-scale map.

The Chairman: Is it agreed by the Committee?

• 1145

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Hunt: Mr. Chairman, we do have copies of most of these graphs in a little information booklet that we could table if you wish.

The Chairman: Would it be agreeable that we table any of these graphs that pertain to this map?

An hon. Member: Agreed.

Mr. Lowe: Mr. Chairman, perhaps we could start with the first graph while they are being passed out. Briefly it shows a comparison of interest rates over the past 20 years, salary rates over the past 20 years, and average power rates over the same period, and also the Power Commission's generation and peak loads and gross revenue. The interest rate was a little over 3 per cent in 1950 and in late 1969, it was approximately 8.5 per cent. It is starting to come down now somewhat but these graphs have not been updated since last year.

The salaries, using 1950 as a base of 100, are 2.5 times what they were in 1950. Power rates, on the other hand, have come down: the industrial power from an average of 1.5 cents to just under 1 cent per kilowatt hour; and, wholesale power, that is energy generated by the Commission and sold on a wholesale basis to distributing utilities notably in Whitehorse and Yellowknife, has come down from about 2 cents to slightly more than 1 cent.

[*Interprétation*]

on a utilisé régulièrement pendant quelques années un réservoir Norman Wells et les études actuelles visent à utiliser moins de mazout dans l'équipement diesel pour lutter contre l'inflation des coûts de combustible.

Bien sûr, le Nord du Canada n'est pas seulement une terre de contraste en ce qui concerne le climat. Nous croyons que la Commission utilise les plus petits et les plus gros moteurs diesels du Canada. Les plus gros ont 7,500 chevaux-vapeur et la Commission en possède six, trois à Whitehorse, un à Inuvik, un à Pine Point et un à Yellowknife. Ce dernier a été mis en service en été 1970 uniquement à titre provisoire pour la ville de Yellowknife qui est en croissance.

Le 26 janvier cette année, l'usine hydraulique de Cominco à Bluefish a été gravement endommagée par un incendie; heureusement le gros diesel de la Commission était disponible et a pu approvisionner la mine de «Con» où la production n'a pas été interrompue.

Techniquement parlant, on aura à l'avenir moins de centrales électriques mais elles seront plus importantes; l'interconnection des usines actuelles et des futures usines se fera graduellement. Les usines hydrauliques sont favorisées à cause de leur simplicité, de leur fiabilité, du manque de pollution thermale et thermique et à cause du caractère stable des coûts d'opération comparativement à la tendance à la hausse des coûts des autres sources d'énergie.

Monsieur le président avec votre permission j'aimerais vous montrer quelques graphiques plus importants et une carte à grande échelle.

Le président: Les membres sont-ils d'accord?

Des voix: D'accord.

M. Hunt: Monsieur le président, nous avons des copies de la plupart de ces graphiques dans une petite brochure que nous pourrions présenter si vous le souhaitez.

Le président: Accepteriez-vous que l'on dépose un de ces graphiques qui s'applique à la carte?

Une voix: Entendu.

M. Lowe: Monsieur le président, nous pourrions peut-être commencer par le premier graphique pendant que l'on fait circuler les autres. Ce graphique indique la comparaison des taux d'intérêt au cours des vingt dernières années, des taux de salaires pour les vingt dernières années et les tarifs moyens de l'énergie pour la même période ainsi que la production de la Commission d'énergie, production maximum et son revenu brut. Le taux d'intérêt était légèrement supérieur à 3 p. 100 en 1950 et pour la fin de 1969, il était d'environ 8.5 p. 100. Il est actuellement légèrement en baisse mais ces deux graphiques n'ont pas été mis à jour depuis l'année dernière.

Si l'on utilise 1950 comme base de 100, les salaires sont 2.5 fois ce qu'ils étaient en 1950. D'autre part, les taux d'énergie ont baissé: l'énergie industrielle a passé de 1.5 cent en moyenne à un peu moins de 1 cent par kilowatt-heure et l'énergie de gros, c'est-à-dire l'énergie produite par la Commission et vendue en gros aux services de distribution, surtout à Whitehorse et Yellowknife, est passée de 2 cents à un peu plus de 1 cent.

[*Text*]

Where the Power Commission does distribute power directly, domestic rates have dropped from approximately an average of 10 cents to something like 5.5 or 5.25 cents. The generation in 1961 was about 120 million kilowatt hours; this year it will be about 420 million kilowatt hours. The peak load in 1961 was 28 megawatts; this year we expect it will be about 80 megawatts. Gross annual operating revenue in 1961 was $3 million this year it will be about $12 million. The Commission generates approximately 85 per cent of all utility energy in the Yukon and Northwest Territories.

The next page shows comparisons of some locations before and after the Commission moved in. The first is Mayo where in February 1952 the cost for 300 kilowatt hours domestic was roughly $90; today it is $7.50. At Aklavik the cost was some $50; today it is about $38. At Fort Smith the cost was about $40; today it is something like $15. At Whitehorse the rate was approximately $25 for 300 kilowatt hours domestic in 1958. In 1970 they had reduced rates progressively to something like $10.10 for 300 kilowatt hours domestic. At Faro the rate is similar to that, at Mayo, $7.50 for 300 kilowatt hours domestic. At Dawson, the Commission took over the responsibility of generation and distribution in 1966. The cost of 300 kilowatt hours was roughly $65; today it is $30.

• 1150

The next sheet is a comparison of domestic rates in various areas of Northern Canada. At Dawson, there is a solid block which represents the cost of 300 kilowatt hours per month, and the bare block represents 1,000 kilowatt hours per month. I think the average is something like 300 kilowatt hours per month in most places, although in the larger centres where the rate is lower it might be slightly in excess of that.

Mr. Nielsen: That is domestic usage.

Mr. Lowe: Yes. A is NCPC rates; B—Yukon Electric; C—Northland Utilities; and, D—Plains-Western Gas and Electric.

Mr. Nielsen: Forgive me for interrupting here. Is the NCPC rate a wholesale rate and the private utilities, a retail rate?

Mr. Lowe: The NCPC rate shown here is wholesale at Whitehorse and Yellowknife. The others are retail, but where the NCPC distributes, it is also retail.

I might say, for the sake of comparison, we could forget about the wholesale rates here but it does give an idea of what the difference is between the wholesale costs of generation and distribution.

At Dawson, the cost of 300 kilowatt hours as is shown here is $30 some. At Fort Simpson, it is something like $25. There are a number of areas in the Yukon—Stewart Crossing, Ross River, Pelly River, Haines Junction, Destruction Bay and so on—where the cost of 300 kilowatt hours domestic is similar to Dawson, something like $35.

[*Interpretation*]

Pour l'énergie distribuée directement par la Commission d'énergie, les taux pour le Canada ont passé de 10 cents en moyenne à peu près à 5.5 cents ou 5.25 cents. La production pour 1961 était d'environ 120 millions de kilowatts-heures et elle sera pour cette année d'environ 420 millions de kilowatts-heures. Le maximum en 1961 était de 28 mégawatts et cette année on s'attend à ce que l'on atteigne 80 mégawatts. Le revenu brut d'exploitation était de $3 millions pour 1961 et il sera d'environ $12 millions pour cette année. La Commission produit environ 85 p. 100 de toute l'énergie utilisée dans le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.

Dans la page suivante vous trouverez des comparaisons de certaines localités avant et après l'établissement de la Commission. La première est Mayo où en février 1952 le coût de 300 kilowatts-heures était d'environ $90, il est de $7.50 aujourd'hui. A Aklavik, le coût était d'environ $50; il est aujourd'hui de $38. A Fort Smith le coût était d'environ $40; il est aujourd'hui de l'ordre de $15. A Whitehorse, le taux était d'environ $25 pour 300 kilowatts-heures en 1958. En 1970 les taux ont baissé et sont maintenant de l'ordre de $10.10 pour 300 kilowatts-heures. A Faro, le taux est à peu près le même qu'à Mayo, soit $7.50 pour 300 kilowatts-heures. A Dawson, la Commission s'est chargée en 1966 de la production et de la distribution de l'énergie. Le coût de 300 kilowatts-heures était alors d'environ $65; actuellement le coût est de $30.

La feuille suivante donne une comparaison entre les taux domestiques dans les différentes régions du Nord du Canada. A Dawson, et voici une case tout en noir qui indique le coût de 300 kilowatts-heures par mois et cette case vierge représente 1,000 kilowatts-heures par mois. Je crois que la moyenne s'établit autour de 300 kilowatts par mois dans la plupart des endroits, bien que dans les centres les plus importants où le taux est moins élevé, cette moyenne peut être légèrement supérieure.

M. Nielsen: S'agit-il de consommation domestique?

M. Lowe: Oui. A représente les taux de la Commission, B représente ceux de la *Yukon Electric*, C ceux des services publics de la *Northland* et D ceux de la *Plains-Western Gas and Electric*.

M. Nielsen: Excusez-moi de vous interrompre, est-ce que le taux de la Commission est un tarif de gros et celui des autres services privés un tarif au détail?

M. Lowe: Le taux de la Commission indiqué ici c'est le taux brut à Whitehorse et à Yellowknife. Les autres taux sont les taux au détail mais lorsque la Commission fait la distribution, alors dans ce cas, il s'agit aussi de taux au détail.

Je dirai, aux fins de comparaison, que nous pouvons ignorer les taux bruts ici mais ceci nous donne une idée de la différence qui existe entre le coût brut de la production et de la distribution.

A Dawson, le coût de 300 kilowatts-heures tel qu'il est indiqué ici s'établit à $30 environ. A Fort Simpson, il s'établit à environ $25. Il y a un certain nombre de régions dans le Yukon—Stewart Crossing, Ross River, Pelly River, Haines Junction, Destruction Bay etc.—où le

[*Texte*]

Mayo and Faro, of course, is $7.50 and the Commission also distributes there.

At Whitehorse, it is $10.10. This is the price charged by Yukon Electric.

The Power Commission's wholesale rate to Yukon Electric at Whitehorse is 300 times 1.25 cents, which is $3.75. Watson Lake and Keno, it is 300 kilowatt hours, domestic. The cost is roughly $20.

By the way, the exact numbers for these are in the small graphs, Mr. Chairman.

In Hay River, the cost is just under $20; Fort Smith about $15; Yellowknife is just under $10—$8.90 or something like that. Our wholesale rate to Plains-Western at Yellowknife is 1.07 cents, so the cost of 300 kilowatt hours is $3.21.

At Inuvik the cost is just under $20. At Watson Lake it is also just under $20.

At Old Crow it is 15 cents a kilowatt hour, so it would be $45 for 300 kilowatt hours domestic there, and this Old Crow is operated by Yukon Electric.

A comparison is Chesterfield Inlet operated by the Commission where the rate is the same, 15 cents per kilowatt hour, domestic.

The next page is commercial rates with comparisons at various locations. Again the similar blocks in solid means 300 kilowatt hours. It does give an idea. Dawson is something like $45, Fort Simpson $30 and Stewart Crossing, Ross River, Haines Junction, Pelly Crossing and so on, are comparable to Dawson.

Mayo has again another fairly low rate, approximately $20. Whitehorse wholesale of course, is the same, as the domestic wholesale, regardless of the consumption, as the Power Commission charges Yukon Electric—1.25 cents. Keno, Watson Lake, and so on, is $40 and some.

Hay River; Yellowknife; Inuvik, beside Watson Lake; Chesterfield Inlet, beside Old Crow, are all listed there.

• 1155

This last graph is something that I feel has been grossly misunderstood in the past and it concerns diesel peaking at Whitehorse. At Whitehorse, the Commission has a hydro plant consisting of three units with a total output of about 19,000 kilowatts. In the peak periods, which is generally at this time, from about November until approximately the end of March, the demand of the system exceeds the capacity of the hydro units. In effect, the diesel units pick up the excess demand over the capacity of the hydro plant.

When this scheme was hatched in 1967, it was recognized that ultimately we would need a larger plant to serve the Yukon. However, at that time the incremental load growth was so small and is still, to a certain extent, so gradual that we chose to put in diesel peaking and,

[*Interprétation*]

coût de 300 kilowatts-heures domestiques est le même qu'à Dawson, c'est-à-dire aux environs de $35.

Évidemment, à Mayo et à Faro, ce taux est de $7.50 et la Commission fait aussi la distribution en cet endroit.

A Whitehorse, ce taux est de $10.10. Ceci est le prix que demande la *Yukon Electric*.

Le taux brut que la Commission doit payer à la *Yukon Electric* à Whitehorse s'établit à 300 fois 1.25c., soit à $3.75. A Watson Lake et à Keno, pour 300 kilowatts-heures d'électricité domestique, le coût s'établit en gros à $20.

Incidemment, vous trouverez les chiffres exacts à ce sujet dans les petits diagrammes, monsieur le président.

A Hay River, le coût est un peu moins de $20; à Fort Smith, il est aux environs de $15; à Yellowknife, il est un peu en dessous de $10, soit $8.90 ou quelque chose comme cela. Notre taux brut pour l'électricité fournie *à Plains-Western* à Yellowknife est de 1.07c., donc le coût de 300 kilowatts-heures est de $3.21.

A Inuvik, le coût s'établit un peu en dessous de $20. A Watson Lake, il est un peu en dessous de $20.

A Old Crow, il est de 15c. par kilowatt-heure, c'est-à-dire à $45 pour 300 kilowatts-heures domestiques et Old Crow est exploité par la *Yukon Electric*.

A titre de comparaison, on peut citer Chesterfield Inlet qui est exploité par la Commission et où le taux est le même, soit 15c. par kilowatt-heure domestique.

A la page suivante, vous trouverez les taux commerciaux établis comparativement selon les divers endroits. A nouveau cette case remplie de noir indique 300 kilowatts-heures. Et ceci vous donne une idée de la question. Dawson a un taux de quelque chose comme $45, à Fort Simpson, $30 et à Stewart Crossing, Ross River, Haines Junction, Pelly Crossing, etc., les taux sont comparables à ceux de Dawson.

Mayo a à nouveau un taux relativement peu élevé qui s'établit aux environs de $20. A Whitehorse, le taux brut, naturellement, est le même quelle que soit la consommation domestique brute car la Commission oblige la *Yukon Electric* à verser 1.25c. A Keno, Watson Lake, etc., le taux s'établit à $40 et fraction.

A Hay River, à Yellowknife, Inuvik, près de Watson Lake, à Chesterfield Inlet, près de Old Crow, vous trouverez tous ces taux énumérés là.

Le dernier diagramme, je crois, était mal compris dans le passé car il se rapporte aux périodes de pointe de fabrication d'électricité par «diesel» à Whitehorse. A Whitehorse, la Commission dispose d'une installation hydro-électrique consistant en trois unités qui fournissent un rendement total d'environ 19,000 kilowatts. Dans les périodes de pointe, qui s'établissent généralement en ce moment de novembre jusqu'à environ à la fin de mars, les besoins du système sont plus grands que la capacité de production des unités hydro-électriques. En effet, les unités diesel s'occupent d'un excédent de la demande par rapport à la capacité de la station hydro-électrique.

Lorsque ce programme a été lancé en 1967, nous avions reconnu le fait qu'en fin de compte nous aurions besoin d'une installation plus importante pour desservir le

[*Text*]

standby capacity representing a low capital cost investment but a relatively high operating cost instead of developing a relatively high cost hydro plant to run in tandem with the existing hydro plant.

However, the point is that the diesel plant does not generate many kilowatt hours in comparison with the hydro plant. Last year, the hydro plant generated 100 million kilowatt hours in the year and the diesel plant generated three million. Of course, this is coming up as the load grows and I think this year we are looking for something in the order of seven or eight million kilowatt hours from the diesel plant.

This is a typical day, however, in the worst period or the highest demand period in the winter and it shows the output of the hydro plants, one, two and three units at the top of the blue line. The diesel is picking up the excess. Now today, I do not believe that the diesel unit is running at all. I do not believe there are any diesels running at Whitehorse. I think they are pretty well shut down now for the spring. If they are running, it is probably just for a few hours in the peak period of the day perhaps from ten in the morning until three o'clock in the afternoon or something like that.

The point is that the diesel peaking in combination with the hydro plant, represents the most economic way of generating energy.

The Chairman: What would have been the difference in the capital investment?

Mr. Lowe: We installed the diesel engines for slightly under $200 a kilowatt installed price. A comparable hydro plant would have cost us $1,000 per kilowatt. We were looking at a hydro plant which would have met the load for a few years. This would have cost roughly $8 million and would have yielded energy at 1.5 cents per kilowatt hour.

This means that had we invested this extra capital, we still could never have gotten the energy cost down below approximately 1.5 cents from that plant. We have chosen to put in a low capital cost project to conserve capital until such time as a large hydro plant can be swung.

Mr. Buchanan: You mentioned that you thought it might go from 7 million to 8 million kilowatt hours. Where do you feel you would be reaching the point where you should be putting in another hydro plant?

Mr. Lowe: We felt, when we projected this, that we could go to six diesel units and be generating some diesel

[*Interpretation*]

Yukon. Toutefois, à l'époque, l'accroissement de la charge était si infirme et est encore, jusqu'à un certain point, si graduel que nous avons préféré installer des unités «diesel» de pointe servant en cas d'urgence au point de vue capacité et qui représentait un coût d'immobilisation en capital peu élevé mais qui coûtait relativement cher au point de vue exploitation plutôt que d'établir des installations hydro-électriques au coût relativement élevé pour fonctionner concurremment avec les installations existantes.

Cependant il faut dire que ces unités «diesel» ne fournissent pas beaucoup de kilowatt-heures comparativement aux installations hydro-électriques. L'année dernière, les installations hydro-électriques ont produit 100 millions de kilowatts-heures et le générateur diesel en a produit 3 millions. Évidemment ce chiffre s'accroît au fur et à mesure que la charge augmente et je pense que cette année nous attendons quelque chose de l'ordre de 7 ou 8 millions de kilowatt-heures en provenance de cette installation «diesel».

Il s'agit ici d'un jour-type; toutefois, au cours de la période la plus difficile où il y a la demande la plus élevée au cours de l'hiver et ceci indique la capacité de production des installations hydro-électriques, d'une, de deux et de trois unités en haut de la ligne bleue, l'unité «diesel» se chargeant de l'excédent à prendre. De nos jours, je ne crois pas que l'unité «diesel» fonctionne. Je ne crois pas qu'il y ait des unités «diesel» qui fonctionnent à Whitehorse. Je crois qu'elles ont été fermées pour le printemps, si elles fonctionnent, c'est probablement pour quelques heures au cours des périodes de pointe peut-être de 10 heures du matin jusqu'à trois heures de l'après-midi ou quelque chose comme ça.

Il faut dire que les unités «diesel» qui fonctionnent en période de pointe en même temps que l'installation hydro-électrique, représentent la façon la plus économique de produire de l'énergie.

Le président: Quelle aurait été la différence au point de vue de l'investissement?

M. Lowe: Nous avons installé des moteurs «diesel» pour moins de $200 par kilowatt, prix installé. Une installation comparable hydro-électrique nous aurait coûté $1,000 par kilowatt. Ce que nous voulions, c'était une installation hydro-électrique qui aurait été capable de prendre cette charge pour quelques années. Ceci aurait coûté approximativement 8 millions de dollars et aurait fourni de l'énergie à 1.5 cent par kilowatt-heure.

Ceci signifie que si nous avions investi ce capital supplémentaire, nous n'aurions quand même jamais pu obtenir un coût au point de vue de l'énergie inférieur de 1.5 cent approximativement en provenance de cette installation. Nous avons préféré utiliser moins de capital pour conserver le capital jusqu'à l'époque où nous pourrions l'utiliser pour une installation hydro-électrique importante.

M. Buchanan: Vous avez indiqué que vous aviez pensé que ceci pourrait fournir de 7 millions à 8 millions de kilowatt-heures. Où pensez-vous que s'établit le sommet où il vous faudrait faire appel, installer une autre usine hydro-électrique?

M. Lowe: Lorsque nous avons projeté ceci, nous avons pensé que nous étions prêts à aller jusqu'à installer six

[*Texte*]

energy pretty well throughout the year. I guess we are generating now approximately four months of the year. We have four units on the system, three at Whitehorse and one at Faro. Theoretically if a large load does not materialize in time to meet the incremental growth, we feel that we can still add two more diesel units and do considerably more generating with diesels.

Mr. Nielsen: You say you have diesel peaking transmitted to Faro.

• 1200

Mr. Lowe: It is difficult to say what is transmitted to Faro, whether it is the diesel peaking or the hydro base load. It is all locked in the system. You could say, I suppose at one extreme, that all of the diesel peaking is transmitted to Faro; on the other hand, you could say that not a bit of it is transmitted to Faro. You could say that it is all used at Whitehorse.

Mr. Nielsen: Why the diesel plant at Faro, then?

Mr. Lowe: In the case of the transition line breakage, it was approximately the same cost to install it at Whitehorse as at Faro; and in the event of a transmission line failure, the existence of a large diesel engine at the Faro end will enable Anvil at least to clean out their mill if there is an extended outage on the transmission line. It does provide stand-by at Faro, but it also is available for stand-by at the Whitehorse end and for peaking capacity.

Mr. Nielsen: Would it not have been economically feasible to establish a diesel plant at Faro for the exclusive supply of Faro rather than containing it in the Whitehorse system?

Mr. Lowe: No, not initially. The combination of hydro with diesel peaking resulted in a lower cost of energy at Faro, even building a $5 million transmission line, because a lot of hydro energy goes up to Faro. You might say all of it goes up. There is a mutual benefit also, we feel, to Whitehorse and Anvil from the fact that there is one plant with a transmission line.

Mr. Nielsen: I am sorry that I interrupted. I will follow this up after your submission is finished.

Mr. Lowe: I have finished now.

Mr. Barnett: One question, Mr. Chairman.

The Chairman: On this point, Mr. Barnett?

Mr. Barnett: Yes.

As I understand it, there are three turbines in the hydro plant.

Mr. Lowe: Yes.

[*Interprétation*]

unités diesel et que nous produirions de l'énergie par diesel à peu près toute l'année. Je crois qu'à l'heure actuelle, nous fournissons de l'énergie environ quatre mois par année. Le système comprend quatre unités, trois à Whitehorse et une à Faro. Théoriquement, si une production importante ne se concrétise pas à temps pour répondre à la croissance progressive, nous pensons pouvoir ajouter encore deux unités diesel et produire encore beaucoup plus d'électricité avec ces diesels.

M. Nielsen: Vous dites que vous avez une production d'électricité à partir de génératrices diesel en période de pointe qui est transmise à Faro.

M. Lowe: Il est difficile de dire si cette électricité transmise à Faro provient des unités diesel de pointe ou provient des installations hydro-électriques. Et tout ceci est compris dans le système et vous pourriez dire, je suppose dans le cas extrême que toute l'électricité fournie en période de pointe par les diesels est transmise à Faro, et d'autre part, vous pourriez dire que rien de cette énergie n'est transmise à Faro. Et vous pourriez dire que celle-ci est conçue pour alimenter Whitehorse.

M. Nielsen: Pourquoi les installations diesels sont-elles à Faro, donc?

M. Lowe: Dans le cas d'une avarie, cela a coûté à peu près la même chose de les installer à Whitehorse ou a Faro et en cas de panne de lignes de transmission, la présence d'une importante installation diesel à Faro permettra au moins à Anvil de nettoyer leur usine s'il y a une longue période d'interruption de transmission sur la ligne. Ceci fournit de l'électricité de secours à Faro mais elle est aussi disponible à Whitehorse pour répondre à des besoins de pointe.

M. Nielsen: Ne serait-il pas possible, au point de vue économique, d'établir une installation diesel à Faro uniquement pour Faro plutôt que de brancher cette dernière au système de Whitehorse?

M. Lowe: Non, pas au début. La combinaison d'installations hydro et diesel pour les périodes de pointe a permis d'avoir des taux plus bas au point de vue du coût de l'énergie à Faro, a même permis de construire une ligne de transmission de 5 millions de dollars car beaucoup d'électricité va jusqu'à Faro. Vous pourriez dire que toute l'électricité y va. Il y a un bénéfice mutuel, aussi nous pensons pour Whitehorse et Anvil du fait qu'il y a une installation avec une ligne de transmission.

M. Nielsen: Je m'excuse de vous avoir interrompu. Je continuerai ceci après votre exposé.

M. Lowe: J'ai terminé.

M. Barnett: Une question, monsieur le président.

Le président: A ce sujet, monsieur Barnett?

M. Barnett: Oui.

Autant que je puisse comprendre, il y a trois turbines dans cette installation hydro-électrique.

M. Lowe: Oui.

[*Text*]

Mr. Barnett: This blue line is the accumulated total of their generations which would indicate that you have two turbines of roughly equal capacity and one slightly larger one. Is that correct?

Mr. Lowe: Yes.

The Chairman: Mr. Nielsen, you have a question?

Mr. Nielsen: Yes, Mr. Chairman. I would like to direct my first question to Mr. Hunt, to clarify a rather frightening if not alarming prospect or impression that has been left in the House of Commons debates on the Canada Development Corporation.

The statement was made, if not the inference left, that if and when the Canada Development Corporation Bill is passed, one of its objectives would be to assume the control and function of the Northern Canada Power Commission. I hope that that is an incorrect statement and an incorrect inference, but I would like to get a statement from Mr. Hunt which would clear the air. Hopefully he will say that it is not intended that the Northern Canada Power Commission will become a part of the Canada Development Corporation.

Mr. Hunt: It is my understanding, Mr. Chairman, that it is not the intention of the government nor does it expect that the Canada Development Corporation will purchase the Northern Canada Power Commission.

I think I should elaborate perhaps a little. It is my understanding—and frankly I wish Mr. Chrétien were here to confirm this—that there will be some reference to this particular provision in the Canada Development Corporation Bill during its discussion in committee. I believe that this will be thoroughly settled then.

Mr. Nielsen: North Canada Power Commission would be excluded. Is that what you are saying?

Mr. Hunt: My understanding is that the Minister of Finance will deal with this specific thing, and deal with it in such a way as to make it clear that the government does not intend to have the Canada Development Corporation purchase Northern Canada Power Commission.

Mr. Nielsen: I would hope that the assurance would be broader than that. Perhaps Mr. Hunt can give it to us today. The Canada Development Corporation will have nothing whatsoever to do with the operations of Northern Canada Power Commission. Would that be a correct assumption?

Mr. Hunt: That is my understanding, yes, Mr. Chairman.

The Chairman: Do you have a supplementary, Mr. Buchanan?

Mr. Buchanan: This subject has been discussed by the Minister of Indian Affairs and Northern Development and the Minister of Finance. There is a clear understanding that the reference to the Northern Canada Power Commission is going to be taken out of the legislation dealing with the Canada Development Corporation.

• 1205

The Chairman: Mr. Barnett.

[*Interpretation*]

M. Barnett: Cette ligne bleue représente le total accumulé de leur production? Ce qui indiquerait que vous avez deux turbines de capacité à peu près égale et une turbine un peu plus importante. Est-ce exact?

M. Lowe: Oui.

Le président: Monsieur Nielsen, vous voulez poser une question?

M. Nielsen: Oui, monsieur le président. J'aimerais poser ma première question à M. Hunt afin de clarifier une impression assez inquiétante que nous avons ressentie à la Chambre des communes lors des débats sur la Société de développement du Canada.

On a presque laissé entendre que lorsque le bill créant cette Société serait adopté, un de ses objectifs serait celui de prendre le contrôle de la Commission d'énergie du Nord canadien. J'espère qu'il s'agit là d'une déclaration qui n'est pas exacte mais j'aimerais que M. Hunt nous dise quelque chose qui puisse clarifier l'atmosphère. J'espère qu'il ne dira pas que la Commission d'énergie du Nord canadien sera une partie de la Société de développement du Canada.

M. Hunt: J'ai cru comprendre, monsieur le président, que le gouvernement ne veut pas que la Société de développement du Canada achète la Commission d'énergie du Nord canadien.

Peut-être devrais-je donner plus de détails: je crois comprendre—franchement je souhaiterais que M. Chrétien soit ici pour confirmer ceci—que l'on se réfèrera à cette stipulation particulière dans le bill sur la Société de développement du Canada lorsqu'il sera présenté pour être étudié en Comité. Cette question sera alors réglée définitivement.

M. Nielsen: La Commission d'énergie du Nord canadien serait exclue, c'est ce que vous voulez dire?

M. Hunt: Je crois comprendre que le ministre des Finances traitera de cette question et indiquera clairement que le gouvernement ne veut pas que la Société de développement du Canada achète la Commission d'énergie du Nord canadien.

M. Nielsen: J'espère que l'assurance qui nous sera donnée sera plus étendue que ceci. Peut-être que M. Hunt peut nous le dire aujourd'hui. La Société de développement du Canada n'aura rien à voir avec l'exploitation, les fonctions de la Commission d'énergie du Nord canadien. Est-ce exact?

M. Hunt: Oui c'est ainsi que je le comprends, monsieur le président.

Le président: Est-ce que vous avez une question complémentaire, monsieur Buchanan?

M. Buchanan: Ce sujet a été étudié par le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et par le ministre des Finances. Il semble clair que l'on retirera de la législation qui traite de la Société de développement du Canada les mentions se rapportant à la Commission d'énergie du Nord canadien.

Le président: Monsieur Barnett.

[*Texte*]

Mr. Barnett: Again I have a supplementary, Mr. Chairman, because there are really two questions being asked here. One has to do with the control of the Power Commission and the other is whether the Power Commission may be expected to deal through CDC for any other financing requirements. Has this point been clarified?

Mr. Hunt: No, but I will clarify it. There is no intention that the NCPC should rally in any way deal with the proposed Canada Development Corporation, either for financing or the other way around, that the proposed Canada Development Corporation should acquire an interest in NCPC.

Mr. Nielsen: It is your understanding then, given the passage of this bill, that NCPC will continue to function as in the past?

Mr. Hunt: That is correct, and if I might just elaborate, my understanding is that NCPC is, in fact, precluded from making a profit as such.

Mr. Nielsen: Permit me to accept that statement with some skepticism. I wonder if Mr. Hunt or Mr. Lowe might indicate what future plans the Commission has for the expansion of hydro generating facilities at Whitehorse?

Mr. Hunt: If I may tackle the first part of your question, Mr. Chairman, I am not sure that there is an obvious requirement for expansion of hydro facilities today.

Mr. Nielsen: I smuggled that in.

Mr. Hunt: As Mr. Lowe indicated, we feel that the Commission can expand its diesel capacity and still optimize the rate. This is quite a complicated thing which Mr. Lowe can go into at your wish, but this would be the approach taken. However, if I might expand on that, I referred specifically to what we can see today.

In the Yukon, there are quite a few mining projects in particular that should they develop and become realities would require quite large blocks of power, particularly when compared with the existing installed capacity. Under those circumstances the Commission would be most eager, to install appropriate hydro generating capacity or the alternative which we are looking, natural gas generating capacity, provided, the natural gas could be made available at a competitive price and at the right location. Exactly where one would go would depend very much on the size of the demand of that particular mining project. I know, as a member of the Commission, we would certainly want to be as optimistic as possible and given, a base demand we would do everything we could to build on that as large a unit or as large a project as possible in order, of course, to take advantage of the greatest economy of scale and hopefully continue to provide relatively low cost power into the future.

There are a number of sites. Actually the Department of Northern Development was over the past few years commissioned consultants to investigate a number of sites regarding their hydro potential. These have been identified. The report is available on request. There was one

[*Interprétation*]

M. Barnett: Monsieur le président, je voudrais poser à nouveau une question complémentaire car il s'agit réellement de deux questions ici. L'une se rapporte au contrôle de la Commission d'énergie du Nord canadien et l'autre à la question de savoir si la Commission d'énergie va devoir passer par la Société de développement du Canada pour tout autre besoin financier. Est-ce que cette question a été élucidée?

M. Hunt: Non, mais je vais l'éclaircir. On ne veut pas en fait que la Commiss.on traite de quelque façon que ce soit avec cette Société du développement du Canada soit au point de vue financement soit à l'inverse que cette Société de développement du Canada projetée soit obligée d'acquérir un intérêt dans la Commission.

M. Nielsen: Nous croyons comprendre alors que si le présent Bill est adopté, qu'alors la Commission continuera à fonctionner comme dans le passé?

M. Hunt: C'est exact, et pour préciser, je crois comprendre que la Commission n'a en fait pas le droit de tirer des profits en tant que tel.

M. Nielsen: Je suis un peu sceptique à ce sujet. Je me demande si M. Hunt ou M. Lowe pourrait indiquer quels sont les plans pour l'avenir de la Commission en ce qui concerne l'expansion et l'installation des productions d'énergie hydro-électrique à Whitehorse?

M. Hunt: Je vais essayer de répondre à la première partie de votre question, monsieur le président, je ne crois pas qu'il y ait une nécessité évidente pour une expansion des installations hydro-électriques actuellement.

M. Nielsen: J'avais simplement indiqué ceci en passant.

M. Hunt: Comme M. Lowe l'a indiqué, nous pensons que la Commission peut continuer à agrandir ses possibilités au point de vue diesel et de toujours fournir les taux les meilleurs. C'est une question assez compliquée que M. Lowe peut vous expliquer mais c'est la façon d'aborder la question. Toutefois, pour donner plus de détails, je me suis référé plus particulièrement à ce que nous pourrons voir aujourd'hui.

Dans le Yukon, il existe un certain nombre de projets miniers qui, s'ils étaient concrétisés, nécessiteraient d'importantes quantités d'énergie particulièrement en comparaison de ce qui existe à l'heure actuelle. Dans ces circonstances, la Commission serait très contente d'installer ce qui serait nécessaire pour produire cette énergie hydro-électrique ou pour utiliser une solution de rechange par exemple de l'électricité à partir du gaz, à condition que le gaz naturel soit disponible à un prix concurrentiel et à l'endroit voulu. Où mettrions-nous ces installations; cela dépendrait beaucoup de l'importance de la demande dans le cas de ce projet minier en question. Je sais, à titre de membre de la Commission, que nous nous montrerions aussi optimistes que possible et que sur la base des besoins, nous ferions l'impossible pour construire une installation ou un moyen aussi important que possible afin d'obtenir la meilleure économie au point de vue taux et le coût le moins élevé au point de vue énergie pour l'avenir.

Il y a un certain nombre d'emplacements où l'on pourrait envisager de s'installer: en fait, le ministère du

[*Text*]

report on the Yukon, I think, by Ingledow Associates. We have looked at various possibilities such as the Granite Canyon on Pelly River, the Five Fingers Rapids on the Yukon, but in the Yukon river—there were problems there with the Treaty of Washington on the navigability of that River—and we have also looked at the smaller sites.

Mr. Nielsen: Mr. Chairman, it was my understanding that several years ago there were some departmental surveys made and reports produced on potential feasible hydro generating sites on the Yukon River system. In addition, there is the Ingledow Report. I wonder if we might ask to have these reports tabled so that the members might have a clearer idea of the future and existing potential of the system. Would there be any objection to that?

The Chairman: How large are these reports, Mr. Nielsen?

Mr. Nielsen: The interdepartmental one, which was produced during the régime of Mr. Diefenbaker, is not that large I am sure the Ingledow Report, being the subject of the report of the Carr Commission, would be readily available. I am not suggesting they be printed in the *Proceedings*.

The Chairman: There should be no problem in having them tabled; I think everyone would agree to this.

Mr. Hunt: Mr. Chairman, I would like to comment. We could have the Ingledow Report here in a few minutes if you wish. I believe it was printed, in a very small number and so, of course, we can supply you with that immediately. The departmental report was prepared during the time of the Department of Northern Affairs and National Resources. If you will recall, the responsibility for the water aspects of that was transferred to the Department of Energy, Mines and Resources. Other transfers perhaps are now contemplated. Therefore I would have to consult with another ministry on this particular one. I am not quite sure of its classification, its nature or how readily available it is.

Mr. Nielsen: I doubt very much whether it would be a classified document.

The Chairman: It is subject, Mr. Nielsen, to an inquiry into whether this is a classified document. We will agree that it be tabled if it is not classified. If it is classified then we can bring it back to the Committee for further discussion.

Mr. Nielsen: Very good. Now.

Mr. Barnett: Could I ask one supplementary question?

The Chairman: Yes, Mr. Barnett.

[*Interpretation*]

Développement du Nord a demandé au cours des dernières années à des experts d'enquêter au sujet d'un certain nombre d'emplacements pour connaître leur potentiel hydro-électrique. On a identifié ces endroits. Le rapport est disponible. Il y a eu un rapport de fait au sujet du Yukon, je crois qu'il s'agit de la «*Ingledow Associates*». Nous avons examiné les diverses possibilités qui existent soit à *Granite Canyon* sur la rivière *Pelly*, sur les *Five Fingers Rapids* du Yukon—il y avait des problèmes qui se posaient à cause du Traité de Washington au sujet de la navigabilité de cette rivière—et nous avons aussi examiné les possibilités à des endroits moins importants.

M. Nielsen: Monsieur le président, j'ai cru comprendre qu'il y a plusieurs années, on a effectué des enquêtes ministérielles et que des rapports ont été fournis au sujet des installations possibles d'usines hydro-électriques à certains endroits le long du fleuve Yukon. D'autre part, il y a le rapport *Ingledow*. Je me demande si nous pourrions demander que ces rapports soient déposés afin que les députés aient une meilleure idée des possibilités actuelles et futures du système. Est-ce qu'il y aurait des objections à ce que l'on procède ainsi?

Le président: Quelle est l'importance de ces rapports, monsieur Nielsen?

M. Nielsen: Le rapport interministériel qui a été établi au cours du régime de M. Diefenbaker n'est pas tellement important; je suis sûr que le rapport *Ingledow* qui est le sujet du rapport de la Commission Carr, serait facilement mis à notre disposition. Je ne préconise pas qu'on les imprime au procès-verbal.

Le président: Je pense qu'il n'y aurait aucun problème à ce qu'il soit déposé. Je crois que tout le monde serait d'accord.

M. Hunt: Monsieur le président, j'aimerais faire des remarques. Nous pourrions obtenir ici le rapport *Ingledow* dans quelques minutes si vous le désirez. Je crois qu'il a été imprimé à un petit nombre d'exemplaires et, par conséquent, nous pouvons vous les fournir immédiatement. Le rapport ministériel a été établi au cours de l'existence du ministère des Affaires indiennes et des Ressources nationales. Si vous vous souvenez, la responsabilité dans le secteur des ressources hydrauliques avait été transférée au ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources. Peut-être que l'on envisage d'autres transferts; par conséquent, il me faudrait consulter un autre ministre à ce sujet. Je n'en connais pas la classification, la nature ou si on peut se le procurer facilement.

M. Nielsen: Je doute fort qu'il s'agisse d'un document secret.

Le président: On étudie, monsieur Nielsen, la question de savoir s'il s'agit d'un document secret. Nous nous mettrons d'accord pour qu'il soit déposé s'il n'est pas confidentiel. S'il l'est, alors nous pourrons le faire revenir au Comité pour étude ultérieure.

M. Nielsen: Très bien. Maintenant...

M. Barnett: Puis-je poser une question complémentaire?

Le président: Oui, monsieur Barnett.

[*Texte*]

Mr. Barnett: It is for the benefit of some of us who are not as familiar with the details as the member for the Yukon. Could you give us a quick picture of what can be done at the existing hydro site at Whitehorse? Is there additional capacity available at that site with an additional installation or are we talking about another location somewhere else on the Yukon River?

Mr. Lowe: Mr. Chairman, basically we are talking about another location. There could be more capacity installed at the Whitehorse Hydro plant but it would involve raising the level of Marsh and Bennett Lakes and, of course, the White Pass and Yukon Railway runs along the shore of Bennett Lake and any raising would subject this to floods. Therefore, it is not really feasible to install more hydro capacity at Whitehorse although the water could be stored.

Mr. Barnett: The storage side of the existing dam is being fully utilized?

Mr. Lowe: Yes, at historic water levels.

• 1215

Mr. Nielsen: I was going to come to that but I thought there were one or two preliminary questions which should have led up to it. Assuming there is an immediate future demand for increased capacity in the Whitehorse system, would it be the intention of the Commission to supply that demand by diesel rather than by hydro?

Mr. Hunt: It depends on the nature of the incremental increase. If it is an annual percentage increase in the order of 8 to 10 per cent, as we have indicated, it would be the intention to supply it with diesel for a while. If it is an actual large incremental increase—for example the installed capacity of the hydro generation at Whitehorse is 19 megawatts and if we contemplated a mine coming into production with perhaps a 15 to 25 megawatts incremental step requirement—then under such conditions the Commission would be looking to either a hydro or gas generation site. It depends again on where this demand might be. We would have to keep in mind the policy of the Commission, of trying to expand the power grid in the Territory.

Mr. Nielsen: Assuming that the development of Hudson Bay in the northeast portion of the Yukon Territory not too distant from Anvil Mining Corporation were to come into production, would this be the kind of increase that you would anticipate would cause the Commission to decide on a hydro development as opposed to diesel?

Mr. Hunt: Yes, it would be the kind of increase. I have to qualify that, of course, by saying that I am not quite sure what exactly the increment would be.

Mr. Nielsen: Assuming the increment would justify the installation of additional hydro equipment, has the Com-

[*Interprétation*]

M. Barnett: C'est pour le bénéfice de certains d'entre nous qui ne connaissent pas tous les détails comme le député du Yukon. Pourriez-vous nous indiquer brièvement ce que l'on peut faire à l'emplacement actuel de l'hydro à *Whitehorse*? Pourrait-on ajouter des installations supplémentaires à cet endroit ou parlons-nous d'un autre emplacement quelque part d'autre sur le fleuve Yukon?

M. Lowe: Monsieur le président, fondamentalement, nous parlons d'un autre emplacement. On pourrait accroître la capacité de l'installation hydro-électrique de Whitehorse mais il faudrait relever le niveau des lacs Marsh et Bennett et naturellement, la «White Pass» et le chemin de fer du Yukon se trouvent au long du rivage du Lac Bennett et tout relèvement de niveau créerait des inondations pour ces dernières installations. Par conséquent, il n'est réellement pas possible d'installer plus à Whitehorse au point de vue hydro-électrique malgré que l'eau puisse être mise en réserve.

M. Barnett: Est-ce que la réserve du barrage actuel est utilisée à plein rendement.

M. Lowe: Oui, au niveau historique de l'eau.

M. Nielsen: J'allais en venir à ce point mais je croyais qu'il y aurait une ou deux questions préliminaires de posées qui nous y auraient conduit. En supposant qu'il y ait des besoins futurs pour un accroissement de la capacité du système de Whitehorse, est-ce que la Commission aurait l'intention alors de fournir cette électricité par diesel plutôt que par hydro?

M. Hunt: Cela dépend de la nature de l'accroissement. S'il s'agit d'un accroissement d'un pourcentage annuel de l'ordre de 8 à 10 p. 100, comme nous l'avons indiqué, nous avons l'intention de le fournir à partir de diesel pendant un certain temps. S'il s'agit d'un accroissement important effectivement, par exemple, la capacité installée de la production d'électricité à partir de l'eau à Whitehorse et de 19 megawatts et si nous nous attendions à ce qu'une mine se lance dans une production et ait besoin de 15 à 25 megawatts comme accroissement, alors dans ces conditions, la Commission chercherait à trouver un emplacement de production d'électricité soit à partir de l'eau soit à partir du gaz. Tout dépend à nouveau d'où se produirait la demande. Il faudrait tenir compte de la politique de la Commission qui s'efforce d'étendre le réseau d'énergie dans le territoire.

M. Nielsen: En supposant que les installations de Hudson Bay dans la portion nord-est du Territoire du Yukon pas trop éloignées de la *Anvil Mining Corporation* entreraient dans la charge de production, nous aurions là cet accroissement qui, à votre avis, obligerait la Commission à préférer une installation hydro-électrique plutôt qu'une installation diesel?

M. Hunt: Oui, ce serait là le genre d'accroissement. Il me faut faire des réserves ici naturellement en disant que je ne sais pas exactement quel serait l'accroissement en question.

M. Nielsen: En supposant que cet accroissement justifierait que l'on installe du matériel hydro-électrique sup-

[*Text*]

mission considered where that next installation might be?

Mr. Hunt: Yes. Would you like to answer that?

Mr. Lowe: Yes, Mr. Chairman. What we are trying to do is develop the potential of the broad area, keeping in mind individual pinpointing of actual load growth.

With your permission, Mr. Chairman, I think perhaps a map might be helpful. The particular mining company Mr. Nielsen mentioned was Hudson Bay Mining and Smelting and I think he was referring to MacMillan Pass.

Mr. Nielsen: Yes. You might point out Anvil for the benefit of the members of the Committee.

Mr. Lowe: Anvil is red-circled here and is served by a transmission line from Whitehorse, a distance of 225 miles. It is shown in black on the map. To us, this represents the start of a grid system. There are other alternatives for generation, notably the one on the Pelly River, which I am indicating.

Mr. Nielsen: Are you referring to Granite Canyon?

Mr. Lowe: Yes. This is one that has been investigated.

Mr. Nielsen: Does the Commission feel that is feasible?

Mr. Lowe: Yes, it is feasible. We feel it is feasible. We do not know if it is the best site available yet, but it is certainly a feasible site as far as we know today.

Mr. Nielsen: What is Ingledow's view with respect to the feasibility of Granite Canyon?

Mr. Lowe: I do not believe Ingledow studied the Granite Canyon. I think they were doing the Yukon and its stem, if I am not mistaken.

Another site we have been looking at is the Great Bear River, which is actually a very good hydro site with about 600 megawatt potential. This dotted line represents a possible transmission line which would come over from there and tie into the end of the Whitehorse-Anvil line. As you can see, MacMillan Pass is somewhere in here, so it would be very close. Now, the generating site could be on the Pelly here, and the line go over and extend up to MacMillan Pass, or the generating station could be here, and come this way.

• 1220

The possibility of gas in this location is also something that cannot be overlooked, either from a pipe line coming down that can be tapped or Eagle Plain gas. There are a number of possibilities.

Mr. Hunt: Just a moment, Frank. I am sorry, Mr. Nielsen, I thought he should bring out...

Mr. Nielsen: These are fairly large sites, but the Granite and Great Bear sites are large. How do they compare?

[*Interpretation*]

plémentaire, est-ce que la Commission a envisagé où elle mettrait la prochaine installation?

M. Hunt: Oui. Voulez-vous y répondre?

M. Lowe: Oui, monsieur le président. Ce que nous essayons de faire c'est d'étendre le potentiel de cette zone étendue en tenant compte des besoins individuels de la croissance effective de la charge.

Avec votre permission, monsieur le président, je crois qu'il serait utile de faire appel à une carte. Cette compagnie minière dont M. Nielsen parlait, c'était la *Hudson Bay Mining and Smelting* et je crois qu'il parlait de la *MacMillan Pass.*

M. Nielsen: Oui. Pour le bénéfice des membres du Comité vous pouvez indiquer où est Anvil.

M. Lowe: Anvil c'est le cercle rouge ici et il est desservi par une ligne de transmission venant de Whitehorse, dont la longueur est de 225 milles. Vous les voyez en noir sur la carte; pour nous, ceci représente le début du système de réseaux. Il y a d'autres possibilités de produire de l'électricité, particulièrement celle qui existe sur la rivière Pelly que j'indique en ce moment.

M. Nielsen: Parlez-vous de Granite Canyon?

M. Lowe: Oui. C'est une possibilité là qui a été étudiée.

M. Nielsen: Est-ce que la Commission pense que ceci est réalisable?

M. Lowe: Oui, c'est réalisable. Nous le pensons, nous ne savons pas si c'est le meilleur endroit disponible mais c'est réalisable d'après ce que nous pensons actuellement.

M. Nielsen: Que pense *Ingledow* des possibilités de réalisation de Granite Canyon?

M. Lowe: Je ne crois pas que Ingledow a étudié Granite Canyon. Je pense que l'on a étudié le Yukon.

Un autre endroit dont nous avons étudié les possibilités c'est le fleuve de la Grande Ourse qui représente un excellent emplacement au point de vue hydro-électrique avec un potentiel de 600 megawatts. Cette ligne pointillée représente une ligne de transmission que l'on pourrait établir et qui pourrait partir de là et rejoindre le bout de la ligne de Whitehorse à Anvil. Comme vous pouvez le voir, la passe de MacMillan se trouve quelque part ici; aussi ce serait très près de l'endroit. Or, la centrale pourrait se trouver sur la rivière Pelly ici et le pipe-line pourrait s'étendre jusqu'au col MacMillan ou encore la centrale pourrait être ici le pipe-line s'étendre de ce côté.

On ne peut ignorer la possibilité qu'il y ait du gaz à cet endroit, soit qu'il provienne d'un pipe-line descendant par là et qui peut être branché ou du gaz provenant de la plaine Eagle. Il y a plusieurs possibilités.

M. Hunt: Un instant, Frank. Je m'excuse, monsieur Nielsen, je pense qu'il devrait signaler...

M. Nielsen: Il s'agit là d'emplacements assez étendus, mais les emplacements de Granite et de Great Bear sont très étendus. Que valent-ils?

[*Texte*]

Mr. Lowe: The Great Bear is a more economical site to develop in dollars per horsepower. It would be more economical, but of course one of the problems with all these large types is that it takes something like $50 million just to sling a dam across the river to control it. So the initial development is usually very expensive.

Mr. Nielsen: In terms of capacity, how do the two sites compare?

Mr. Lowe: Oh, Granite is something like 200 megawatts I believe, and the Great Bear in 3 or 4 or 5 sites is 600 megawatts, so Great Bear is roughly three times as large.

Mr. Hunt: That is the total capacity. What is the initial capacity that could be...

Mr. Lowe: We are thinking about 50 megawatts initially.

Mr. Nielsen: At Granite?

Mr. Lowe: Yes, or either place. Another river we are also looking at is the Teslin River.

Mr. Nielsen: At which location on the Teslin?

Mr. Lowe: We have not really picked it. We have just started looking at Teslin now because of other factors and of course the possibility of loads. Of course there is also the gas in the Southeast Yukon, so it is conceivable that a line could be built up to MacMillan Pass, perhaps up this highway, and breaking off and going direct north, the Pointed Mountain.

Mr. Nielsen: You must be familiar with the proposal in 1953 by the Aluminum Company of America for reversing the flow of the Yukon River system by the construction of two tunnels, 9 and 11 miles respectively, and dropping the water, similar to Kitimat, into the Taiya Valley. I am sure it would be useful if you could briefly explain that to the Committee members, because I have some questions I want to place on these two possibilities.

Mr. Lowe: Basically, Mr. Chairman, as Mr. Nielsen has said, it consists of reversing a portion of the flow of the Yukon River. Instead of the river going north past Whitehorse, it could flow south into Bennett and Marsh Lake over here, and be dropped down the escarpment to sea level. In Alaska there are two sites. One is the Yukon Taiya and the other the Yukon Taku. Both are very, very large capacity projects and involved very, very large capital expenditures. There have been on-going studies for some years, and I suspect they are still on-going, but this type of development is something which will take years and years to resolve from what we know of the market today. I think they are looking at the market in southern B.C. and perhaps northwestern U.S.A. for power of this magnitude.

[*Interprétation*]

M. Lowe: L'emplacement de Great Bear est plus économique à exploiter en dollars par chevaux-vapeur. Il serait encore plus économique, mais bien entendu l'un des problèmes dans le cas de ces grands emplacements c'est qu'il faut dépenser au moins $50 millions juste pour construire un barrage sur la rivière en vue d'en contrôler le débit. Par conséquent, l'exploitation initiale est habituellement très coûteuse.

M. Nielsen: En termes de production, que valent les deux emplacements?

M. Lowe: A mon avis, Granite a une production d'environ 200 mégawatts et celle de Great Bear à trois, quatre ou cinq endroits est d'environ 600 mégawatts. En gros, Great Bear est trois fois plus grand.

M. Hunt: Il s'agit de la capacité totale de production. Quelle est la production initiale qui pourrait être...

M. Lowe: Nous pensons à une production initiale de 50 mégawatts.

M. Nielsen: A Granite?

M. Lowe: Oui, ou à l'un ou l'autre emplacement une autre rivière qui a fait l'objet de notre attention est la rivière Teslin.

M. Nielsen: A quel emplacement sur la rivière Teslin?

M. Lowe: Nous ne l'avons pas vraiment choisi. Nous avons simplement commencé à considérer la rivière Teslin à cause d'autres facteurs et bien entendu à cause de la possibilité de la charge. Bien entendu il y a également le gaz du sud-est du Yukon où il est possible qu'un pipe-line puisse être installé jusqu'au col MacMillan peut-être le long de cette route et faisant un embranchement s'étendant directement vers le nord, pour transporter le gaz de «Pointed Mountain» ou le gaz qui se trouve dans cette région.

M. Nielsen: Vous devez être au courant de la proposition faite en 1953 par l'*Aluminium Company of America* en vue de changer le cours de la rivière Yukon en construisant deux tunnels d'une longueur respective de 9 et 11 milles, et déversant l'eau, comme c'est le cas à Kitimat, dans la vallée Taiya. Je suis sûr que ce serait utile si vous pouviez expliquer brièvement cela aux membres du comité, parce que je veux poser certaines questions au sujet de ces deux possibilités.

M. Lowe: Fondamentalement, monsieur le président, comme l'a dit M. Nielsen, il s'agirait de renverser une portion du cours de la rivière Yukon. Au lieu que la rivière coule vers le nord en passant par Whitehorse, elle coulerait vers le sud pour se déverser dans les lacs Bennett et Marsh et couler le long de l'escarpement pour se trouver au niveau de la mer. En Alaska, il y a deux emplacements. Il s'agit du Yukon Taiya et du Yukon Taku. Ce sont deux projets prévoyant une production extrêmement élevée et exigeant des dépenses en immobilisation extrêmement élevées également. Depuis plusieurs années, des études sont en cours et je soupçonne qu'elles le sont encore, mais il faut de nombreuses années pour élaborer ce genre de projet étant donné les conditions actuelles du marché. Je pense qu'ils considèrent les débouchés qu'offre le marché du sud de la Colombie-Bri-

[*Text*]

The Chairman: What is the magnitude?

Mr. Lowe: I am afraid I do not know.

Mr. Nielsen: Would it be inaccurate for me to say that that it could be in the order of 6 million horsepower?

Mr. Lowe: Yes, I believe that would be in the ball park. That would be a close estimate.

Mr. Nielsen: If the various sites on the Yukon River system were developed, would that preclude the future development of the Taiya?

Mr. Lowe: I do not think it would preclude it, Mr. Chairman. The fact is that hydro development on Five Fingers would be so small in comparison that it would probably be at relatively insignificant cost to discontinue using that and have power generated at Yukon Taiya and transmitted into the Yukon to replace the decrease in all the power available from a project on the Yukon River.

Mr. Nielsen: Is the Five Finger site the only one on the Yukon system that this Commission has examined?

• 1225

Mr. Lowe: I think there was another one on Lower Laberge here, but I am not too familiar with it. Five Finger is basically the only one that has been looked at in the last five or ten years because of its relative favourable conditions and drop.

Mr. Nielsen: Has the Commission looked at the possibility of supplying—from hydro generating capacity in the Yukon—the Alaskan market and the western seaboard?

Mr. Lowe: No, nothing definite has been done in that regard as yet, Mr. Chairman.

Mr. Nielsen: Is the Commission looking at the possibility of supplying these markets?

Mr. Lowe: Not at the present time, no.

Mr. Hunt: Mr. Chairman, if I might add one thing. Because of the relative distance of these markets, one would have to think in terms of a relatively large project and the Commission has turned its attention toward trying to meet the requirements of the North primarily; it has not tried to look at projects within the Yukon that would sell power a long distance outside. I do think the one most likely to succeed in that would be the Yukon Taiya or Taku project and the government has been looking at this from another sense.

You may be aware that it was agreed with the Government of the United States that it would initially be a market survey of the possible areas of consumption for power generated by such a project. This survey has been undertaken and is pretty near completion, if not completed. I do not think it has been thoroughly reviewed as yet. That is my understanding of the status. What will happen next, I am afraid I do not know.

[*Interpretation*]

tannique et peut-être du nord-ouest des États-Unis pour l'utilisation d'énergies de cette importance.

Le président: Quelle est cette importance?

M. Lowe: Je ne sais pas.

M. Nielsen: Me tromperais-je si je disais qu'elle serait de l'ordre de 6 millions de chevaux-vapeur?

M. Lowe: Oui, je crois que ce serait une évaluation assez proche.

M. Nielsen: Si les divers emplacements de la rivière Yukon étaient exploités, cela empêcherait-il l'exploitation future de la Taiya?

M. Lowe: Je ne pense pas qu'elle en empêcherait l'exploitation. Le fait est que l'exploitation de l'énergie hydro-électrique à Five Fingers serait comparativement si minime que l'on perdrait peu en cessant d'utiliser cette énergie et en produisant de l'énergie à Yukon Taiya et en la transmettant au Yukon pour remplacer la diminution de toute l'énergie provenant d'un projet se trouvant sur la rivière Yukon.

M. Nielsen: L'emplacement de Five Fingers est-il le seul se trouvant sur la rivière Yukon que cette Commission ait examiné?

M. Lowe: Je crois qu'il y en a un autre sur le Bas-Laberge, mais je ne suis pas tellement au courant. «Five Fingers» est le seul que nous ayons examiné au cours des 5 ou 10 dernières années à cause des conditions et de sa chute relativement favorables.

M. Nielsen: La Commission a-t-elle envisagé d'approvisionner le marché de l'Alaska et du littoral de l'Ouest à partir des ressources hydro-électriques du Yukon?

M. Lowe: Non, nous n'avons rien fait de défini dans ce sens, monsieur le président.

M. Nielsen: La Commission envisage-t-elle la possibilité d'approvisionner ces marchés?

M. Lowe: Pas actuellement, non.

M. Hunt: Monsieur le président, j'aimerais ajouter quelque chose. A cause de la distance qui sépare ces deux marchés, il faudrait songer à un projet relativement grand et la Commission s'est surtout efforcée de satisfaire les exigences du Nord. Elle n'a pas essayé d'étudier des projets qui origineraient du Yukon. Je crois que celui qui a le plus de chances de réussir est le projet Taiya ou Taku du Yukon, et le gouvernement l'envisage d'un autre point de vue.

Vous savez peut-être qu'on s'était mis d'accord avec le gouvernement des États-Unis qu'il s'agirait d'abord d'une étude des marchés portant sur les régions possibles de consommation de l'énergie électrique produite par un tel projet. Cette étude a été entreprise et est presque terminée, sinon complètement. Je ne crois pas qu'on ait encore eu le temps de la revoir à fond. Je ne sais pas ce qui se passe à partir de là.

[*Texte*]

Mr. Nielsen: That was what I wanted to bring out for the information of the members of this Committee. There is this joint study going on with respect to international use of power.

Mr. Hunt: Yes but not through the Commission. This is through the Department. It was through the Department of Energy, Mines and Resources in which there is a guiding committee, if you like, on the Canadian side. We are part of that guiding committee.

Mr. Nielsen: Yes. The Commission is very much involved in the whole thing.

Mr. Barnett: Mr. Chairman, would you mind if I ask a question.

Mr. Nielsen: I will defer, Mr. Chairman. I do not want to monopolize all the time. I have many other questions.

The Chairman: Mr. Barnett.

Mr. Barnett: Some of us in British Columbia recall some discussion about this project in reversing the Yukon. The thing that I am slightly puzzled about in view of the earlier statement about the full utilization of the capacity of the Yukon and Whitehorse is where does the flow come from in the Upper Yukon Basin to provide a power potential of that magnitude? Would this involve construction of very major dams? In other words, is there a large amount of the flow of the Yukon now at the peak run-off period, going past the power house?

Mr. Hunt: Mr. Chairman, if I could try to summarize this in fairly broad terms, the total Yukon project as contemplated would get a lot of the energy from the very large drop through the mountains; it is 2,200 feet. It would also require a very large storage area in this lake system here in Yukon and British Columbia and would raise the level of those lakes significantly. The extensive flooding would be a consideration in these days when people are quite concerned about effects on the environment. At total capacity, it would in effect practically take all the water from Whitehorse south into the system. In fact, there are projects for pumping more water back up into the system, where you would need the total flow of the Upper Yukon to feed such a system. I want to leave a very firm impression that so far as I am aware, the Government of Canada is not nearly at the stage where it is even thinking in those terms whatsoever. All it has done is agree with the United States, at the initiation of the United States, to look at possible markets for such a project should it ever be contemplated. This was the first step. You should not even go any further without being somewhat assured that you had markets for the very large base load you would need.

• 1230

Mr. Nielsen: The members might be interested in the Debates of the House of Commons in 1953 where the then sitting member for the Yukon asked Mr. Lesage some questions regarding this.

The Chairman: Thank you, Mr. Nielsen. Mr. Rock.

[*Interprétation*]

M. Nielsen: C'est ce que je voulais faire ressortir pour la gouverne des membres du comité. Une étude conjointe est en cours au sujet de l'utilisation internationale de l'énergie électrique.

M. Hunt: Oui, mais pas par l'entremise de la Commission. C'est par l'entremise du ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources qui représente le Canada. Nous faisons partie du comité interne.

M. Nielsen: Oui. La Commission s'intéresse de près à ce travail.

M. Barnett: Monsieur le président, me permettriez-vous de poser une question?

M. Nielsen: J'attendrais, monsieur le président. Je ne voudrais pas prendre tout le temps. J'ai de nombreuses autres questions à poser.

Le président: Monsieur Barnett.

M. Barnett: Nous, de la Colombie-Britannique, nous rappelons de certaines discussions au sujet du projet d'inversion au Yukon. Ce qui me préoccupe un peu dans le contexte de la déclaration faite plus tôt au sujet de la pleine utilisation du potentiel du Yukon et de Whitehorse c'est d'où proviendrait le cours qui se déverserait dans le bassin du Yukon supérieur et qui fournirait un potentiel de cette importance? Serait-il question de construire des barrages très importants? Autrement dit, une partie importante des cours du Yukon en période de pointe passe-t-elle par l'installation?

M. Hunt: Monsieur le président, en résumé, le projet du Yukon assurerait une grande quantité d'énergie électrique grâce à sa chute très importante dans les montagnes, qui est de 2,200 pieds. Il faudrait également une région d'entreposage très importante dans ce système de lacs au Yukon et en Colombie-Britannique, ce qui aurait pour effet de hausser le niveau de ces lacs d'une façon appréciable. Les grandes inondations seraient un sujet de préoccupation vu qu'il est grandement question aujourd'hui de protéger l'écologie. Lorsque le système fonctionnerait à pleine capacité, presque toute l'eau aux chutes de Whitehorse serait intégrée au système. En fait, il y a des projets en vue ...pour ramener plus d'eau dans le système. Je tiens à souligner qu'autant que je sache le gouvernement du Canada n'en est même pas rendu au stade où il envisagerait un tel projet d'une façon concrète. Tout ce qu'il a fait, c'est de consentir avec les États-Unis à étudier les marchés possibles d'un tel projet au cas où on l'envisagerait de façon sérieuse. C'était la première étape. Il n'est pas question d'aller plus loin sans avoir une certaine assurance qu'il y aura des marchés suffisants.

M. Nielsen: Les membres pourraient être intéressés par les débats de la Chambre des communes de 1953 où le député siégeant alors pour le Yukon a posé à M. Lesage quelques questions concernant le sujet.

Le président: Merci monsieur Nielsen. Monsieur Rock.

[*Text*]

Mr. Rock: Someone mentioned investments by CDC into the NCPC. My question refers to the financial structure of the NCPC. Mr. Hunt, when your Commission borrows money for capital expenditures, they pay the interest every year. Do they also pay a portion of the principal?

Mr. Hunt: Yes.

Mr. Rock: Is paying back the principal within a certain time limit of say, 10 years or 20 years, a policy of NCPC?

Mr. Hunt: At the moment, yes. This is required by the terms under which the Commission can borrow money but it is allowed to forego repayment of interest and principal simply for the first year only. This is to allow the Commission to get a plant into production before having to meet interest and amortization charges. Other than that, it is expected to pay the full interest rate, whatever that might be, set by the Minister of Finance, and also to amortize the loans over a specific period which are geared to some extent to the type of facility installed.

Mr. Rock: Mr. Hunt, so far the Commission has been successful in doing this, in paying the annual interest and in paying back portions of the capital borrowed?

Mr. Nielsen: Dawson was deferred the first year.

Mr. Rock: Yes, I understand that, subject to the first year.

Is this a policy adopted by the Commission for the future also?

Mr. Hunt: Mr. Chairman, if I may reverse that question, because it is not only a matter of the policy of the Commission, but the terms under which the Commission can borrow the money. The proposed amendment in the bill would remove the absolute requirement of repayment and allow the Governor in Council on the advice of the Ministers—and it would be collective advice presumably—to set the terms.

Mr. Rock: You are more successful than say the CNR or the Seaway Authority, financially speaking, in paying back principal plus interest.

Mr. Hunt: We have been required to do this and, of course, the rates in some of the communities reflect this requirement in that they are you might say relatively somewhat higher.

Mr. Rock: Yes, I understand that, Mr. Hunt.

Mr. Hunt: But we have been required to set it.

Mr. Rock: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Yewchuk.

Mr. Yewchuk: I just wondered whether Mr. Hunt or Mr. Lowe could indicate what sort of studies are carried out on a river when they are planning a possible power development? What aspects are you mainly concerned with?

Mr. Hunt: I am not the engineer here. Mr. Lowe is the engineer, but if I might cover it generally, and then

[*Interpretation*]

M. Rock: Quelqu'un a mentionné les investissements effectués par la CDC dans la CENC. Ma question porte sur la structure financière de la CENC. Monsieur Hunt, quand votre Commission emprunte de l'argent pour les dépenses importantes on paie les intérêts tous les ans. Est-ce que l'on paie aussi une partie du capital?

M. Hunt: Oui.

M. Rock: La politique de la CENC consiste-t-elle à rembourser le capital dans une certaine limite de temps, disons 10 ou 20 ans?

M. Hunt: En ce moment oui. C'est une exigence en vertu des termes selon lesquels la Commission peut emprunter de l'argent, mais il ne lui est permis qu'une seule année de répit où elle n'est pas obligée de rembourser capital et intérêt, ceci pour lui permettre de lancer l'usine avant d'avoir à rembourser les intérêts et les frais d'amortissement. Autrement, on s'attend à ce qu'elle rembourse tous les intérêts, quels qu'ils soient, fixés par le ministre des Finances et aussi d'amortir les prêts après une période donnée en tenant compte du genre d'installation.

M. Rock: Monsieur Hunt, jusqu'ici la Commission a-t-elle réussi à rembourser l'intérêt annuel ainsi qu'une partie du capital emprunté?

M. Nielsen: Dawson a été différé la première année.

M. Rock: Oui je le comprends pour la première année.

Est-ce aussi la politique adoptée par la Commission pour les projets à venir?

M. Hunt: Monsieur le président, permettez-moi de poser la question à l'envers, parce qu'il ne s'agit pas seulement d'une question de politique adoptée par la Commission, mais des conditions en vertu desquelles la Commission peut emprunter de l'argent. L'amendement proposé à ce Bill retirerait l'exigence absolue de remboursement et permettrait au gouverneur en conseil sur l'avis des ministres, ce qui supposerait un avis collectif préalable, de fixer les conditions.

M. Rock: Vous avez pu, mieux que ne l'ont fait le National-Canadien et l'autorité de la voie maritime, rembourser le capital plus les intérêts.

M. Hunt: Nous avons été obligés de le faire, et bien sûr, les taux chez quelques-unes des collectivités, reflètent cette exigence à l'effet qu'ils sont si l'on peut dire relativement plus élevés.

M. Rock: Oui, je comprends cela, monsieur Hunt.

M. Hunt: Nous avons été obligés de le fixer.

M. Rock: Merci monsieur le président.

Le président: Monsieur Yewchuk.

M. Yewchuk: Je voudrais simplement demander si M. Hunt ou M. Lowe pourrait nous indiquer de quelles sortes d'études il s'agit lorsqu'on projette de construire une installation hydro-électrique sur une rivière? Quels sont les aspects qui vous intéressent le plus?

M. Hunt: L'ingénieur c'est M. Lowe. Je pourrais y répondre en termes généraux, et alors peut-être M. Lowe

[*Texte*]

perhaps Mr. Lowe could fill you in on the engineering aspects.

The first studies one has to undertake are the general ones. We canvass the region to see where there are potential hydro sites on the basis of water flow, the characteristics of this flow, the foundation, whether it is rock or otherwise, the nature of the flooding, the height of the dam and so on.

In addition to that, we are now looking at the environmental aspects and what effect flooding would have on the environment in that region. What effect it would have on the activities of the people in the region, hunting, trapping and so on. Another consideration will be the economic aspects and the economic optimization. Which site might be expected to optimize the cost of power over a reasonably long period of time. Those are the three primary areas, the engineering, the economic feasibility and, if you like, the social and the environmental aspects.

• 1235

An hon. Member: Can you elaborate on this?

Mr. Lowe: Unless there is a specific question, Mr. Chairman, I do not think I could add anything to that broad description.

Mr. Yewchuk: Could you elaborate on the various aspects of the development there? You mentioned three general areas that you look at and how much importance is attached to each of them.

Mr. Hunt: I think I forgot one, Mr. Chairman. In this particular case of the Yukon, it would be the natural resource value, the mining potential or something that might be flooded and made inaccessible.

Mr. Lowe: A check is made of the mineral claims and the timber leases if any. Something we are getting into more in the recent past are ecological studies to see if the effect of it on the ecology can be determined.

As Mr. Hunt has pointed out, you must have water flow and you must have drop in order to develop hydro power. Of course, the length of the reservoir—in the case of Granite Canyon, I think it would create a lake something in the order of 50 miles long which would be back considerably from where it is now—would, in effect, regulate the river.

I would like to point out that one river we did look at which I mentioned briefly previously was the Frances in the south-east corner of the Yukon. The Frances is a good river for hydro development, but there is just one problem. In order to provide enough storage for it, it looked as though the Frances lakes would have to be raised something in the order of 50 feet. When we found that out, we did not pursue the study further. We dropped it because we felt that there would be other places available where there would be less environmental damage.

Mr. Yewchuk: To get back to the Granite Canyon for a few minutes, has a fairly substantial mineral potential study been done in the area that would be flooded?

[*Interprétation*]

pourrait-il vous répondre plus précisément sur les aspects techniques de ces problèmes.

Les premières études qui ont été entreprises ont été des études d'ordre général. Nous sillonnons la région pour voir où se trouve les endroits où la houille blanche pourrait être exploitée en ce qui concerne le courant de l'eau, les caractéristiques de ce courant, le soubassement, pour savoir si c'est du rocher ou quelque chose d'autre, ou la nature des inondations, la hauteur des barrages, etc.

D'autre part, nous étudions l'aspect du paysage et l'effet que l'inondation pourrait avoir dans cette région, quels effets pourrait-elle avoir sur les activités des gens de cette région, la chasse, le piégeage etc. Les aspects économiques et l'optimisation économique seront une autre considération. Quel site pourrait-on envisager pour optimiser le coût de l'énergie au cours d'une période de temps suffisamment longue? L'aspect technique, les possibilités du point de vue économique et, si vous voulez, les aspects d'ordre social et ceux de l'environnement constituent les trois principales considérations.

Une voix: Pouvez-vous élaborer là-dessus?

M. Lowe: A moins qu'il n'y ait une question particulière, monsieur le président, je ne pense pas pouvoir ajouter quoi que ce soit à cette description.

M. Yewchuk: Pourriez-vous élaborer sur les divers aspects du développement? Vous avez mentionné trois domaines généraux que vous avez étudiés et l'importance qui est accordée à chacun d'entre eux.

M. Hunt: Je pense en avoir oublié un, monsieur le président. Dans le cas du Yukon, ce serait la valeur des ressources naturelles, le potentiel des ressources minières ou des ressources qui pourraient être inondées et rendues inaccessibles.

M. Lowe: On fait une vérification des droits miniers et des concessions forestières s'il y en a. On entreprend depuis un certain nombre d'années des études écologiques pour en déterminer l'effet sur l'écologie.

Comme M. Hunt l'a fait observer, il doit y avoir un débit d'eau et des chutes pour obtenir l'énergie hydraulique. Bien entendu, la longueur du réservoir—dans le cas de Granite Canyon, je pense qu'il créerait un lac d'environ 50 milles de long qui refoulerait considérablement à partir du point actuel—régulariserait la rivière.

J'aimerais souligner que nous avons examiné le cours de la rivière Frances, dont j'ai déjà parlé brièvement, et qui est située dans la région sud-est du Yukon. Cette rivière offre des avantages au point de vue de la mise en valeur des ressources hydrauliques, mais il n'y a qu'un problème. Afin de prévoir un réservoir suffisant, il semble qu'il faudrait élever le niveau des lacs Frances d'environ 50 pieds. Lorsque nous avons constaté cela, nous n'avons pas poursuivi l'étude davantage. Nous ne l'avons pas continuée parce que nous étions d'avis qu'il y aurait d'autres endroits où les dommages causés à l'environnement seraient moins grands.

M. Yewchuk: Pour en revenir au secteur de «Granite Canyon», a-t-on fait, dans la région qui serait inondée, une importante étude des ressources minières?

[*Text*]

Mr. Lowe: There are claims along the river. It has a potentially rich mineral fault, but the existence of a barrage or a reservoir does not necessarily preclude mineral development. If there is ore in a place like that and it is valuable enough, people will go after it underground. I think this is probably one of the considerations.

Mr. Yewchuk: What about timber?

Mr. Lowe: The timber would have to be removed before the reservoir was raised.

Mr. Yewchuk: Is it a general policy that timber has to be removed?

Mr. Hunt: Yes. The only recent one I can refer to and it was a very, very small area, was in connection with the development of the Anvil Mine site. They wanted to develop a supply of fresh water by damming up one of the small creeks near the site.

Mr. Nielsen: Moys Lake was not cleared, for instance before the lake was created.

Mr. Hunt: No. In all areas in the provinces and in the North we have learned the desirability of clearing timber and certainly it would be one of the absolute requirements and one of the costs that would have to be built in.

Mr. St. Pierre: Could I ask a supplementary here, Mr. Chairman?

The Chairman: Mr. St. Pierre.

Mr. St. Pierre: The cost of your hydro is going to be tremendously increased by the costs of clearing these reservoirs, is it not? My question arises from the claim of the British Columbia government that it was economically impossible for them to clear the Peace River reservoir and produce power at any reasonable rate. I wondered what sort of additional cost you have estimated for clearing. I take it you are speaking of clean clearing, not simply prior burning or something like that.

• 1240

Mr. Lowe: Yes, Mr. Chairman, within the reservoir area the timber is cleared completely. There is no standard answer for this, it depends on the development. In the Frances site, for instance, the need to raise the lake from its present level up to 50 feet and somewhere in between during different periods of the year involved an estimated cost of $5 million for clearing that site alone. If my memory serves me well, the total cost of the site was $25 million to $30 million.

On the other hand, a site like Whitehorse, where there are existing lakes and existing storage, there is absolutely no clearing to be done because the levels are not raised above the historic level.

Mr. Nielsen: It had already been cleared when the unit was established.

Mr. Lowe: Yes. You are talking about the forebay, but I am suggesting the Marsh Lake. There was no clearing

[*Interpretation*]

M. Lowe: Il y a des droits miniers le long de la rivière. Cette région offre d'importantes ressources minières, mais un barrage ou un réservoir n'empêcherait pas nécessairement la mise en valeur des ressources minières. S'il y a du minerai à cet endroit, et s'il a suffisamment de valeur, il sera extrait par voie souterraine. Je pense que c'est sans doute une des considérations.

M. Yewchuk: Au sujet du bois?

M. Lowe: Le bois devra être coupé avant la construction du réservoir.

M. Yewchuk: Est-ce une politique générale que d'abattre tout le bois?

M. Hunt: Oui, la seule et la plus récente dont je peux faire mention, et c'était une très petite région, concernait la mise en valeur du site de la mine Anvil. On voulait assurer un approvisionnement d'eau douce en construisant un barrage sur un des petits ruisseaux près du site.

M. Nielsen: Par exemple, on n'a pas procédé au défrichement de Mayo Lake avant que le lac n'ait été créé.

M. Hunt: Non. Dans toutes les provinces ainsi que dans le Nord, nous avons appris qu'il était souhaitable d'enlever tout le bois, et ce serait certainement une des premières exigences et un des coûts dont il faudrait tenir compte.

M. St. Pierre: Puis-je poser une autre question, monsieur le président?

Le président: Monsieur St. Pierre.

M. St. Pierre: Les coûts relatifs au nettoyage de ces réservoirs augmenteront considérablement le coût de l'énergie, n'est-ce pas? Ma question se rapporte à l'affirmation du gouvernement de la Colombie-Britannique selon laquelle il aurait été économiquement impossible de nettoyer le réservoir de Peace River et de produire de l'énergie à un taux raisonnable. Je me suis demandé quelle sorte de frais supplémentaires vous avez calculés pour ce nettoyage. Je suppose que vous parlez de nettoyage complet non pas simplement de brûlage préalable ou autre.

M. Lowe: Oui, monsieur le président, dans les limites du réservoir, le terrain est complètement défriché. Il n'y a pas de réponse toute faite, tout dépend du développement. A Frances par exemple la nécessité d'élever le niveau du lac de quelque 50 pieds et plus au cours des différentes périodes de l'année engage une dépense évaluée à 5 millions de dollars pour nettoyer cet emplacement à lui seul. Si ma mémoire est exacte, les dépenses totales pour cet emplacement ont été de l'ordre de 25 à 30 millions de dollars.

D'autre part, dans un endroit comme Whitehorse, où il y a des lacs et des réserves existantes, il n'y a aucun nettoyage à faire car les niveaux ne sont pas élevés au-dessus du niveau historique.

M. Nielsen: C'était déjà nettoyé lorsque l'unité a été établie.

M. Lowe: Oui. Vous voulez dire au sujet de *Forebay*, mais je voulais parler du lac *Marsh*. A l'origine il n'y a

[*Texte*]

done up there originally, but we do not raise that above its historic level. The Great Bear River, for instance, is regulated every well at the present time by the Great Bear Lake. I think our estimates showed that theoretically the river could be blocked off for a whole year and would raise the lake level less than one foot. There most likely would be absolutely no clearing involved in this particular section.

Mr. St. Pierre: These were areas which you abandoned because clearing is required and clearing is too expensive.

Mr. Lowe: It was a matter of cost and a matter of changing the environment. I think we appreciate the fact that Frances Lake does have a tourist potential. It is one of the beauty spots of the Yukon.

Mr. St. Pierre: Thank you.

Mr. Yewchuk: When you are considering the costs of clearing, do you take into account recoverable lumber and wood products? What do you do? Do you just clear it and burn it? Do you issue timber or lumber permits wherever it is seasonal? What exactly is done in these reservoir areas?

Mr. Lowe: In a large reservoir clearing, the desirable thing is naturally to sell the timber if it does have a return, but in some places it does not have a resale value or a sale value at all. In the matter of the Pelly River, some of the timber is merchantable because someone has a timber lease there now but, of course, when you are clearing a reservoir it has to be done in fairly short order. Whether this operator can clear it that fast remains to be seen. Some of it might be stockpiled. I do not really know.

Mr. Yewchuk: To get back to the possible mineral claims and so on, is there any arrangement for compensation to people who have staked claims, say, in reservoir areas and whose claims are flooded! What compensation do they receive for that? Is there any provision made for this?

Mr. Hunt: There would have to be a provision made because this would be expropriation of a right and if there are claims, there would have to be some sort of a settlement. It would not be an easy settlement, I must admit, because there would probably be quite widely diverging views as to the value of that particular claim, but certainly there would have to be some settlement, yes.

Mr. Yewchuk: I wonder if you could elaborate a little more on what environmental studies you carry out, not just in the reservoir area, but the downstream effect as well when you look at these potential sites.

• 1245

Mr. Hunt: The first has to get an inventory of all the potential sites. The next stage has been to assess which of these potential sites have foundation capability and

[*Interprétation*]

eu aucun nettoyage de fait à cet endroit mais nous ne l'élevons pas au-dessus de son niveau historique. Ainsi le cours de la rivière de l'Ours est parfaitement régularisé actuellement par le grand lac de l'Ours. Je crois que nos évaluations ont démontré que théoriquement la rivière pouvait être bloquée pour une année entière et cela élèverait le niveau du lac de moins d'un pied. Il est vraisemblable qu'aucun nettoyage ne serait nécessaire dans cette section particulière.

M. St. Pierre: Ce sont des endroits auxquels vous avez renoncé parce que le nettoyage était nécessaire et que le nettoyage est trop coûteux.

M. Lowe: Il s'agissait d'une question de coût et d'une question de modifier l'environnement. Je crois que nous apprécions de fait que le lac *Frances* peut avoir un avenir touristique. C'est l'un des plus beaux endroits du Yukon.

M. St. Pierre: Merci.

M. Yewchuk: Lorsque vous considérez les frais de nettoyage tenez-vous compte du bois récupérable et des produits dérivés? Comment faites-vous? Est-ce que vous le coupez et le brûlez tout simplement? Émettez-vous des permis de coupe ou de bois même s'ils sont saisonniers? Que se passe-t-il exactement dans ces zones qui entourent le réservoir?

M. Lowe: Quand il s'agit d'un vaste réservoir, il est évidemment beaucoup mieux de vendre le bois si cela présente des bénéfices mais dans certains endroits il n'a aucune valeur pour la vente ni même aucune valeur du tout. En ce qui concerne la rivière Pelly une partie du bois a une valeur marchante parce que quelqu'un a un bail là-bas actuellement mais il est évident que lorsque vous nettoyez un réservoir il faut le faire dans un laps de temps assez court. Il reste à voir si cet exploitant peut le nettoyer dans un délai aussi rapide. Une partie peut être entreposée. Je ne sais pas en réalité.

M. Yewchuk: Pour en revenir aux concessions minières et aux risques, a-t-on prévu quelques accommodements pour indemniser les personnes qui ont des droits miniers dans la région qui entoure le réservoir et dont les concessions sont inondées? Quelles indemnisations recevront-elles pour cela? A-t-on prévu quelque chose à ce sujet?

M. Hunt: Il faudrait prévoir une disposition parce que ceci serait une expropriation d'un droit et s'il y a des droits, il faut prévoir un règlement quelconque. Il ne sera pas facile d'y parvenir, je dois le reconnaître, parce qu'il est à prévoir que les opinions différeront largement quant à la valeur de cette concession particulière mais il faudra certainement en arriver à un règlement.

M. Yewchuk: Je me demande si vous pourriez vous expliquer davantage sur ces questions d'environnement que vous avez étudiées non pas simplement dans la zone du réservoir mais aussi en aval de celui-ci également lorsque vous considérez ces emplacements éventuels.

M. Hunt: On fait d'abord une liste de tous les sites possibles. On évalue ensuite ceux où l'on pourrait s'établir et où le touriste et le bois auraient peut-être une

[*Text*]

which might have very obvious detractions such as the tourist value, the timber value and so on in the Frances River. Finally, we select what seems to meet most of the requirements or would appear initially to have the minimum impact on or interference with the environment. Before going any further, we would then initiate a full-scale study to the greatest extent possible. We have not yet done that because we have not yet arrived at a conclusion with respect to which of these sites might be the most appropriate in relation to the demands. This is the problem. But it would be our intention, very definitely, to undertake this, and I would have to put it from the other point of view too, that I wear two hats in this situation. The Department of Northern Development would also want to make sure that such studies were undertaken, whether it is NCPC, Yukon Electric or whoever it might be that wants to put up one of these sites, and we would be learning from the experiences that we now hear about such as with the Aswan Dam and various other areas. We would attempt to take into account all these factors that are now appearing as a result of previous hydro development or activity and make sure that we assess the possible impact of these factors in the particular situation. In answer to your question, we have not yet undertaken such a study in relation to any specific project.

Mr. Yewchuk: How much involvement do the local native people have in these plans and studies, and what mechanism do you have for consultation with them, if their trapping areas are to be affected, let us say, or other sources of livelihood are to be affected?

Mr. Hunt: Again, the need to consult with the residents of the particular region affected and the need to obtain their views and to discuss with them any possible problems that might arise as a result of such a development is fully recognized and indeed we would intend to do this. Again, I might caution that we have been talking here about possible sites. No decisions have been made. It is a little too early to be discussing with anyone what might develop. We would certainly initiate discussions with local residents at a very early stage but we need a market first before we can really even start that usefully.

Mr. Nielsen: Better take Bill C-187 away, then.

Mr. Yewchuk: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Are there any further questions? Mr. Nielsen.

Mr. Nielsen: I have several more questions, Mr. Chairman.

Mr. Cullen: I am a little colour blind. In your map here you show future transmission lines—first, second and third priority—and you show the Baker Lake, Chesterfield and Rankin Inlet as very low priority items. Is this because there is no development there? What is your criterion for deciding that that is low priority? Is it because it is so far from the East or what?

Mr. Lowe: Mr. Chairman, there are a number of factors. The loads at Chesterfield Inlet and Rankin are relatively small. The country is somewhat difficult for building transmission lines. It is very windy country and

[*Interpretation*]

valeur dans la région de la rivière Frances. Enfin, on choisit les sites qui répondent le mieux aux exigences et qui semblent le mieux adaptés au milieu. Avant d'aller plus loin, il faudrait préparer une étude très détaillée. Nous ne l'avons pas encore fait parce que nous n'avons pas encore choisi les sites répondant le mieux aux demandes. C'est là le problème. Cependant, nous avons l'intention de faire cette étude; il faudrait aussi que j'étudie l'autre possibilité, car je dois essayer de satisfaire tout le monde. Le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien voudrait s'assurer que l'étude est en cours qu'il s'agisse de la CENC, de Yukon Electric ou de quelqu'un d'autre qui désire exploiter l'un de ces sites; ces expériences nous apprendraient beaucoup de choses comme c'est le cas au barrage d'Aswan et dans d'autres qui apparaissent présentement comme un résultat d'expansion ou d'activité hydraulique antérieure et nous essayerions d'évaluer le choc possible dans des situations spéciales. Pour vous répondre, je dois dire que nous n'avons pas encore commencé d'études en relation avec un projet précis.

M. Yewchuk: Quel est le rôle des indigènes face à ces programmes et études et comment comptez-vous approcher ces gens si les régions où abondent les trappeurs doivent être envahies?

M. Hunt: Nous sommes conscients du fait qu'il est nécessaire de consulter les habitants de la région en cause, d'obtenir leurs opinions et de discuter avec eux de tous les problèmes qui peuvent surgir; nous avons l'intention d'agir en conséquence. Je dois vous prévenir que nous avons parlé ici de sites possibles. Aucune décision n'a encore été prise. Il est encore trop tôt pour discuter avec qui que ce soit de ce qui pourrait se produire. Nous avons l'intention de demander l'avis des habitants de la région, mais nous avons d'abord besoin de marchés avant de faire quoi que ce soit.

M. Nielsen: Il vaudrait mieux annuler le Bill C-187.

M. Yewchuk: Merci monsieur le président.

Le président: Y a-t-il d'autres question? Monsieur Nielsen.

M. Nielsen: J'aurais d'autres questions monsieur le président.

M. Cullen: Je souffre de daltonisme. Sur votre carte, vous indiquez quelles sont les futures lignes de transmission, premier deuxième et troisième choix; les régions de Baker Lake, Chesterfield Inlet et Rankin Inlet n'y font pas bonne figure. Est-ce parce qu'il n'y a là aucun développement? Sur quoi vous basez-vous pour choisir? Est-ce parce que c'est trop éloigné de l'Est ou quoi?

M. Lowe: Monsieur le président, il y a plusieurs facteurs. La charge électrique dans la région de Chesterfield Inlet et de Rankin Inlet est très peu élevée. Il est difficile d'y construire des lignes de transmission. Il y vente beau-

[*Texte*]

as long as it is more economic to generate the power locally in these areas we would probably continue to do that.

Mr. Cullen: That is what you are doing now.

Mr. Lowe: Yes.

Mr. Hunt: It is really a reflection of the optimization, the efficiency, as we see it at this point of time. Perhaps the word should not have been third priority. It is third priority is the sense of timing. We do not think that the situation would be right until after some of these other projects but we could be wrong. It is not really meant to indicate lower priority in the sense that we think we should no go there until these others have been done.

Mr. Cullen: Fine, thank you.

• 1250

Mr. Nielsen: Mr. Chairman, I may have been left with a mistaken impression when Mr. Hunt was answering Mr. Rock with respect to the obligations of the Commission concerning the repayment of loans and the interest on those loans. I understood him to say that the Governor in Council, would have the authority to set the terms upon which loans could be made by the Commission.

As I read the existing Subsections (2) and (3) of Section 16 of the Act, that power is indeed the Governor in Council's but Clause 7 of the bill repeals those two subsections. I understood from Mr. Hunt's initial explanation of Clause 7 that the terms of the loan to the Commission would now be set by Treasury Board. This taken in conjunction with Clause 2 of the bill would seem to be the intent. Maybe I am reading things wrong or I heard things wrong, but I wonder if we could get that clarified.

Mr. Hunt: Mr. Chairman, perhaps I was not quite ample enough in my explanation. The present Act does say, in subsection (1) of Section 15:

> 15.(1) The Minister of Finance may, on such terms and conditions as may be approved by the Governor in Council, make advances to the Commission for the purpose of capital expenditures under this Act out of moneys appropriated by Parliament for that purpose.

Section 16 (2) qualifies this:

> 16. (2) An advance made to the Commission by the Minister of Finance under this Act shall be made on the following terms:

The intention is to repeal these terms so that the freedom of setting the terms and conditions is left entirely to the Governor in Council and is not in any way qualified. In response to Mr. Nielsen, he said, "Did I mean the Treasury Board?", and I perhaps carelessly replied that the Treasury Board ministers, I am sure, would be among the main ministers advising the Governor in Council on the terms and conditions that should be made. That was what I intended to imply but not in any sense that it would not be the Governor in Council who would actually set the terms and conditions.

[*Interprétation*]

coup et aussi longtemps qu'il sera plus économique de produire le pouvoir électrique localement dans ces régions, c'est, je crois, ce que nous ferons.

M. Cullen: C'est ce que vous faites présentement.

M. Lowe: Oui.

M. Hunt: Toute cette théorie reflète l'efficacité telle que nous la voyons présentement. Nous n'aurions peut-être pas dû employer l'expression troisième choix; cette dernière a rapport au temps. Nous ne pensons pas qu'il soit bon d'agir avant que quelques uns des autres projets aient été mis en œuvre, mais nous avons peut-être tort. Troisième choix ne veut pas dire que nous ne voulons pas aller dans ces régions avant que les autres projets soient réalisés.

M. Cullen: Merci.

M. Nielsen: Monsieur le président, il se peut que je sois resté sur une impression erronée lorsque M. Hunt a répondu à M. Rock en ce qui concerne les obligations de la Commission relatives au repaiement des emprunts et de l'intérêt de ces emprunts. D'après ce que je comprends, il a dit que le Gouverneur en Conseil aurait l'autorité d'établir les conditions auxquelles ces emprunets pourraient être faits par la Commission.

Comme je le lis dans les paragraphes (2) et (3) de l'article 16 de la Loi, ce pouvoir appartient en fait au Gouverneur en Conseil, mais l'article 7 du bill repousse ces deux paragraphes. Je comprends d'après une explication initiale fournie par M. Hunt de l'article 7 que les conditions de l'emprunt fourni à la Commission seront établies maintenant par le Conseil du Trésor. Ceci, considéré de concert avec l'article 2 du bill, semblerait être l'intention. Peut-être que je lis les choses d'une manière erronnée ou que je les entends mal, mais je me demande si nous pourrions obtenir un éclaircissement là-dessus.

M. Hunt: Monsieur le président, peut-être que je n'ai pas été assez détaillé dans mes explications. La Loi actuelle dit au paragraphe (1) de l'article 15:

> 15. (1) Le ministre des Finances peut aux termes et conditions approuvés par le Gouverneur en Conseil consentir à la Commission des avances pour les immobilisations prévues par la présente Loi provenant de fonds attribués par le Parlement à cette fin.

Le paragraphe (2) de l'article 16 impose des restrictions:

> 16.(2) Une avance faite à la Commission par le ministre des Finances en vertu de cette Loi sera effectuée aux conditions suivantes:

L'intention est de repousser ces conditions de manière que la liberté d'établir les conditions et les termes soit laissée entièrement au Gouverneur en Conseil et n'est nullement précisée. Dans la réponse faite à M. Nielsen, il dit: «Ai-je voulu dire le Conseil du Trésor?» Et j'ai peut-être répondu négligemment que les ministres du Conseil du Trésor, j'en suis sûr, seraient parmi les principaux ministres à conseiller le Gouverneur en Conseil sur les termes et conditions qui devraient être faits. C'est ce que j'ai voulu dire, mais en aucun sens je n'ai voulu

[*Text*]

Mr. Nielsen: That clarifies it, Mr. Chairman. The objections that the people in the Yukon have to the amendments in the bill, Mr. Hunt, are twofold. I have set them out to you in a private discussion but for the members of the Committee they are these. First, the Yukon operation, and specifically the Whitehorse operation, is making a substantial profit and a substantial contingency fund has built up. Ordinarily this would mean an immediate rate reduction. If these amendments pass, that rate reduction will not be applied to the benefit of the direct consumer who supplies the revenue but will be applied throughout the whole system. Yukon consumers have no objection to rate equalization within the Yukon, indeed they welcome it, but they do object to Yukon revenues from the system being applied to small high-cost units, as they have been described, in the Northwest Territories. Therefore the one thing they would desire is the spelling out in the legislation of the rate zone in geographical terms which would confine it to the Yukon. Whatever is done in the Northwest Territories, of course, while it concerns us generally does not concern us specifically. We are interested in the zoning plans of the Commission in the Northwest Territories. As an aside, it is a little difficult for us to consider this question without knowing what the Commission's plans are with respect to zoning.

The other objection is that they do not share the commendable—if not immodest—belief that the Commission is not only the most efficient supplier of electrical power at the least cost in the Yukon but that they are also infallible in the setting of rates. They do not see any difference between the desirability of having a public utilities commission set the rates of private power monopolies and a public utilities body of some sort reviewing and controlling the rates of public monopolies because public monopolies are just as prone to set rates which a public utilities commission might find objectionable as are private concerns. They feel there should be some kind of a public utilities review, or as has been suggested in the past the National Energy Board might serve this purpose so that from time to time not only the wholesale but the retail rate structures of the Commission might be reviewed in the public interest rather than confining it to a public monopolistic decision.

• 1255

To say that the addition of two members—one each from the Yukon and Northwest Territories—on the Commission is going to help in this regard is, with respect—to express my emotions in the mildest terms—rubbish because if the Commission decides to apply the lucrative revenues of the Yukon to the users in the remainder of the system in the Northwest Territories you are not going to find a Northwest Territories member on that Commission objecting but you are certainly going to find the Yukon member objecting. The converse is true if the Great Bear development goes ahead. If it is the Commission's intention to supply cheaper power or rate reductions to the Yukon consumers at the expense of Northwest Territories residents, there will be objections by the Northwest Territories member. Therefore the addition of

[*Interpretation*]

laisser entendre que le Gouverneur en Conseil n'établirait pas en fait les termes et les conditions.

M. Nielsen: Cela clarifie le point, monsieur le président. Les objections que les gens du Yukon ont envers les amendements du Bill, monsieur Hunt, sont doubles. Je vous les ai présentées dans une discussion privée mais pour les membres du comité les voici. Tout d'abord, l'opération du Yukon, et principalement l'opération Whitehorse, fait un profit substantiel et un important fonds d'accident a été créé. En temps ordinaire, cela signifierait une réduction des taux immédiate. Si ces amendements sont votés, cette réduction des taux ne sera pas appliquée au bénéfice du consommateur direct qui fournit les revenus mais sera appliquée à travers tout le système. Les consommateurs du Yukon n'ont pas d'objection à une égalisation des taux à l'intérieur du Yukon, et en fait ils la souhaitent, mais ils s'opposent à ce que les revenus du Yukon provenant du système soient employés pour des petites unités à coût élevé, telles qu'elles ont été décrites, dans les Territoires du Nord-Ouest. Par conséquent, ce qu'ils veulent, c'est que la loi indique géographiquement les zones de taux tout en se limitant au Yukon. Quoi qu'on fasse dans les Territoires du Nord-Ouest nous concerne d'une façon générale, mais non pas d'une façon particulière. Ce qui nous intéresse c'est la question du zonage par la Commission dans les Territoires du Nord-Ouest. Il nous est assez difficile de discuter de cette question sans savoir ce que la Commission a l'intention de faire en ce qui concerne le zonage.

L'autre objection c'est qu'ils ne sont pas d'avis que la Commission soit le meilleur fournisseur d'électricité à meilleur marché dans le Yukon et qu'elle soit aussi infaillible dans l'établissement des taux. Ils ne voient l'utilité d'avoir une Commission des services d'utilités publiques qui établit les taux des monopoles privés et un organisme d'utilités publiques qui reviserait et contrôlerait les taux de ces monopoles parce que les monopoles publics sont aussi portés à établir des taux auxquels la Commission d'utilités publiques s'opposerait que les entreprises privées. Ils sont d'avis que les services d'utilités publiques devraient être passés en revue ou que l'Office national de l'énergie s'en charge de sorte que de temps en temps, les sutures des taux en gros et au détail de la Commission seraient passées en revue dans l'intérêt public plutôt que de les laisser à une décision publique monopolisée.

Il est absurde de dire que la nomination de deux autres membres à la Commission, l'un venant du Yukon et l'autre des Territoires du Nord-Ouest pourrait aider en quelque sorte car si la Commission décide d'appliquer les revenus lucratifs du Yukon aux usagés du système dans les Territoires du Nord-Ouest, vous constaterez que le représentant des Territoires sera d'accord, mais que celui du Yukon ne le sera pas. L'opposé est aussi vrai, si le projet du développement Great Bear est mis à l'exécution. Si la commission a l'intention de fournir de l'électricité à meilleur marché aux consommateurs du Yukon au détriment des résidents des Territoires du Nord-Ouest, le représentant des Territoires s'y opposera. Par conséquent, l'adjonction de deux représentants à la Commission, l'un du Yukon et l'autre des Territoires du Nord-Ouest bien

[*Texte*]

one member from the Yukon and Northwest Territories each on the Commission, while it is a gesture in the right direction and while it will give the Commission some access to direct opinion from the Yukon and Northwest Territories, it will not change much. You are still left with the fact that the majority on the Commission are going to make the decisions regardless of what these two members feel.

My first question to Mr. Hunt is are there any real objections, apart from the already-expressed one of flexibility, to spelling out in this legislation that there shall be a rate zone comprised within the geographical limits of the Yukon? If they are going to operate like they say they are going to operate and provide power at little or no profit, what possible objection can there be to subjecting the rate structures to a utilities commission? I am not going to suggest the National Energy Board because I see difficulties there but, a public utilities commission could be set up in the Yukon and one in the Northwest Territories, as there are in a good many other jurisdictions.

These are the two real points. If these matters could be resolved to the satisfaction of northern residents, and particularly my constituents, you would have no more problems with respect to this bill from me.

The Chairman: Mr. Hunt.

Mr. Hunt: Mr. Chairman, I will attempt to respond to these questions. To the first question, all I can say is that when looking at this and trying to work out how best to approach the problem, it did seem to the Commission that no specific zones be set out in the bill.

• 1300

The important factor in this was the desire to mantain flexibility so that a major power development on either side of the territorial boundary would not run into unanticipated problems because of the difficulty of deciding whether we would be selling power from a plant within a zone outside the zone and whether in fact we would then be reducing rates in another zone contrary to requirements of the Act, should it be amended in that manner. Other than that there is, as far as we can see, no objection to specifying the Yukon as a zone, as I have indicated. It would be somewhat more difficult at this stage to specify the zones within the Northwest Territories. After very careful consideration, we sincerely believe that flexibility is the key here. As we have indicated, the Great Bear project, for example, is one we have in mind at the moment. Perhaps—and I must emphasize *perhaps*—it will have the least effect on the environment and therefore might be the preferred project. We still have to do a lot more studies, but this would be one of the factors in favour of that particular project. I do not think I can say anything more on that. It is just that flexibility does seem to be desirable, let us not box ourselves in.

I would want to re-emphasize, as a member of the Commission, what already has been stated during second reading. It would be the policy of the Commission to establish the Yukon as a rate zone and, as far as I am aware, to maintain this as a rate zone subject only to this problem of having to bring in power from outside the zone or having to export power from within the zone to achieve optimization in setting rates.

[*Interprétation*]

que ce soit un geste dans la bonne direction, qui donnera à la Commission l'occasion de connaître l'opinion des habitants de ces deux territoires, ne changera pas grand-chose à la situation. Le fait est que la majorité des membres de la Commission prendront des décisions indépendamment de ce que pensent ces deux représentants.

Ma première question à M. Hunt est la suivante: y a-t-il de véritables objections en plus de celles qui ont déjà été exprimées concernant la souplesse, à ce que la loi indique les zones tarifaires comprises dans les limites géographiques du Yukon? S'ils fonctionnent comme ils le prétendent, ils fournissent de l'électricité peu rentable, quelles objections peut-il y avoir à soumettre les tarifs à une Commission des services d'utilités? Je ne proposerais pas l'Office national de l'énergie car j'y vois des difficultés, mais, une Commission des services d'utilités publiques pourrait être créée au Yukon et une dans les Territoires du Nord-Ouest comme il y en a ailleurs.

Voilà les deux questions. Si vous pouviez les résoudre à la satisfaction des résidents du Nord et particulièrement à la satisfaction de mes commettants, il n'y aurait plus de problème en ce qui concerne ce projet de loi.

Le président: Monsieur Hunt.

M. Hunt: Monsieur le président, je vais tenter de répondre à ces questions. En ce qui concerne la première question, tout ce que je puis dire c'est que la Commission semble préférer qu'aucune zone ne soit spécifiée dans le projet de loi. Le facteur important est de maintenir une souplesse de façon à ce que la mise à exécution d'un grand projet d'aménagement d'un côté ou de l'autre des territoires ne rencontre pas de problèmes imprévus à cause de la difficulté de savoir si l'on doit vendre de l'énergie provenant d'une usine à l'intérieur d'une zone à une autre zone et si nous pouvons réduire les taux dans une autre zone contrairement aux exigences de la Loi si elle est modifiée de cette façon. Autrement, nous n'avons pas d'objection à ce que le Yukon soit spécifié comme zone comme je l'ai indiqué. Il serait beaucoup plus difficile à l'heure actuelle de spécifier les zones dans les Territoires du Nord-Ouest. Après mûre réflection, nous croyons sincèrement que la souplesse est la solution. Comme nous l'avons indiqué, le projet *Great Bear* est celui auquel nous songeons en ce moment. C'est peut-être le projet qui aurait le moins d'effet sur l'environnement et par conséquent, c'est peut-être celui qui serait préférable d'exécuter. Nous avons encore plusieurs études à effectuer, mais c'est la raison pour laquelle nous sommes favorables à ce projet en particulier. Je ne peux en dire davantage sur cette question. Il semble que la souplesse soit souhaitable, il ne faut pas s'emmurer.

En ma qualité de membre de la Commision, j'aimerais souligner ce qui a déjà été déclaré au cours de la deuxième lecture. La politique de la Commission serait d'établir le Yukon comme zone tarifaire et de la maintenir comme telle, sujette au problème d'importer de l'énergie de l'extérieur ou d'exporter de l'énergie de l'intérieur de cette zone pour obtenir l'optimisation dans l'établissement des taux.

[*Text*]

With respect to the public utilities commission reviewing the rates set by the NCPC, it would be useful perhaps to look generally at the purpose which a public utilities commission serves or, if you like, the energy board or any other similar body. Generally these bodies serve the purpose of approving in some form a monopoly for some sort of public utility—even if they do not in themselves approve the monopoly. If the franchise is granted in some other way it is in fact a monopoly—and if this monopoly is granted to private enterprise which, quite rightly, has as its objective a profit motive, it generally has been felt that this profit should be limited and that there should be some relationship between the profit generally and the capital risk of the private enterprise.

As I indicated earlier, the reading of all members of the Commission at this point in time and of Mr. Chrétien is that the present Act, even the Act as amended, precludes the Commission from in fact making such a profit. It may allocate earnings to a contingency. I have explained why we should have a contingency. Other than that, it would be bound to redistribute these earnings in the form of a reduction in rates.

The question comes down to the fact that there would be a suggestion that a public utilities commission could well look at the rates set as between zones. It is going to be somewhat difficult for a public utilities commission established in either the Yukon or the Northwest Territories to have jurisdiction over the Commission as a whole with respect to the two territories.

Secondly, it would seem to me that a utilities commission cannot—I believe we are in agreement here—legislate efficiency. There have been suggestions that such a commission would look at the operations of the NCPC and impose efficiency. I do not think that can be done in that way.

Mr. Nielsen: I am not suggesting that.

Mr. Hunt: All right.

Mr. Nielsen: That, if you permit me to say so, would be impossible.

Mr. Hunt: All right.

Then there is another problem. What I am trying to bring out here is that I frankly do not see that a public utilities commission could function with respect to the Commission in the same way as it is normally expected to function with respect to a private enterprise. Then there is the additional problem that you would have one group of people appointed by the government examining the activities of another group of people appointed by the government.

• 1305

Mr. Nielsen: Like the Auditor General.

Mr. Hunt: He already examines and audits the books and we feel this is a fairly adequate way of bringing out the way in which the Commission is managing financially. You would have one group looking over the shoulder of another group. The Commission by statute reports through the Minister of Indian Affairs and Northern Development. In the instance you mentioned, the National Energy Board reports through another Minister. Therefore, you would place the members of the Commis-

[*Interpretation*]

En ce qui concerne la révision des taux établis par la Commission d'énergie du Nord canadien par la CENC, il serait peut-être utile de voir d'une façon générale quels sont les objectifs d'une telle commission, ou si vous voulez, d'un conseil d'énergie ou de tout autre organisme semblable. En général, ces organismes visent à approuver un monopole de quelque sorte d'utilité publique, même si eux-mêmes n'approuvent pas ce monopole. Si la franchise est accordée, il s'agit en fait d'un monopole et si ce monopole est accordé à une entreprise privée qui de tout droit vise à un objectif lucratif, ce profit devrait être limité et devrait être en rapport avec le capital en jeu de l'entreprise privée.

Comme je l'ai indiqué plus tôt, à mon avis et à celui de tous les membres de la Commission, la Loi même modifiée, empêche la Commission de faire des profits. Elle peut allouer des revenus aux faux frais. J'ai expliqué pourquoi nous devrions avoir des faux frais. Autrement, la Commission devrait redistribuer ses revenus sous forme de réduction de taux.

La question, c'est qu'il a été proposé qu'une Commission des services d'utilités publiques pourrait passer en revue les taux établis entre les zones. Il sera quelque peu difficile à une commission des services d'utilités publiques établie au Yukon ou dans les Territoires du Nord-Ouest, d'avoir compétence sur la Commission, dans son ensemble, en ce qui concerne les deux territoires.

Deuxièmement, il me semble qu'une commission d'utilités publiques ne peut légiférer efficacement. Il a été proposé qu'une telle commission aurait droit de regard sur la Commission d'énergie du Nord canadien et imposerait l'efficacité. Je ne crois pas que cela puisse se faire de cette façon.

M. Nielsen: Ce n'est pas ce que je dis.

M. Hunt: Très bien.

M. Nielsen: Ce serait impossible.

M. Hunt: Très bien.

Alors, il y a un autre problème. Le point que je veux faire ressortir ici, c'est qu'une commission des services d'utilités publiques ne pourrait pas fonctionner vis-à-vis de la Commission de la même façon qu'elle le ferait normalement avec une entreprise privée. Vous feriez face au problème d'un groupe de personnes nommées par le gouvernement examinant les fonctions d'un autre groupe de personnes nommées par le gouvernement.

M. Nielsen: Comme l'Auditeur général.

M. Hunt: Il examine et vérifie les livres et nous estimons que c'est une façon juste de démontrer comment la Commission fonctionne financièrement. Vous auriez un groupe qui aurait droit de regard sur un autre groupe. D'après les règlements, la Commission fait rapport par le truchement du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien. Dans le cas que vous avez mentionné, l'Office national de l'énergie fait rapport par l'entremise d'un autre ministre. Par conséquent, vous placez les membres

[*Texte*]

sion in the position of reporting to two ministers at the same time, a rather difficult feat and one which I submit, Mr. Chairman, is not really warranted in the light of the circumstances. That is the best I can give from the information available.

Mr. Nielsen: Mr. Chairman, it is past 1 p.m. I have several more questions that I would like to ask Mr. Hunt and Mr. Lowe. Perhaps they could come back at another time. The Committee members may like to sit tonight, I do not know.

The Chairman: We are planning to sit on Thursday at 11 o'clock and we have invited Mr. Choate to appear here on Thursday. If it is your wish, Mr. Nielsen, we can ask Mr. Hunt and Mr. Lowe to be here on Thursday.

Mr. Nielsen: I would certainly appreciate that, Mr. Chairman.

The Chairman: All right. The meeting is adjourned.

[*Interprétation*]

de la Commission dans une situation où ils doivent faire rapport à deux ministres en même temps, ce qui est un tour de force qui n'est pas justifié par les circonstances. Voilà tout ce que je peux dire d'après les renseignements dont je dispose.

M. Nielsen: Monsieur le président, il est une heure passée et j'aurais plusieurs questions à poser à M. Hunt et à M. Lowe. Peut-être aimeraient-ils revenir une autre fois. Les membres du Comité voudront peut-être siéger ce soir.

Le président: Nous comptons siéger jeudi à 11 heures du matin et nous avons invité M. Choate à comparaître jeudi. Si vous le désirez, monsieur Nielsen, nous pouvons demander à M. Hunt et à M. Lowe de revenir jeudi.

M. Nielsen: Je vous en serais reconnaissant, monsieur le président.

Le président: Très bien. La séance est levée.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 6

Thursday, March 11, 1971

Chairman: Mr. Ian Watson

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 6

Le jeudi 11 mars 1971

Président: M. Ian Watson

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Indian Affairs and Northern Development

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Affaires indiennes et du développement du Nord canadien

RESPECTING:

Bill C-193, An Act to amend the Northern Canada Power Commission Act.

CONCERNANT:

Bill C-193, Loi modifiant la Loi sur la Commission d'énergie du Nord canadien.

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

Third Session

Twenty-eighth Parliament, 1970-71

Troisième session de la

vingt-huitième législature, 1970-1971

23088—1

STANDING COMMITTEE ON INDIAN AFFAIRS AND NORTHERN DEVELOPMENT

Chairman: Mr. Ian Watson

Vice-Chairman: Mr. Paul St. Pierre

Messrs.

Barnett	Cullen
Blouin	Deakon
Borrie	Gundlock
Buchanan	Harding
Cadieu	

COMITÉ PERMANENT DES AFFAIRES INDIENNES ET DU DÉVELOPPEMENT DU NORD CANADIEN

Président: M. Ian Watson

Vice-président: M. Paul St. Pierre

Messieurs

Marchand (*Kamloops-Cariboo*)	Orange
Matte	Paproski
McBride	Rock
Nielsen	Simpson
	Yewchuk—(20).

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

J. H. Bennett

Clerk of the Committee

Published under the authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente au siège d'Information Canada, Ottawa, Canada

MINUTES OF PROCEEDINGS

Thursday, March 11, 1971.
(7)

[*Text*]

The Standing Committee on Indian Affairs and Northern Development met this day at 11.17 a.m., the Chairman, Mr. Watson, presiding.

Members present: Messrs. Barnett, Borrie, Buchanan, Cadieu, Deakon, Gundlock, Morison, Nielsen, St. Pierre, Watson, Yewchuk—(11)

Witnesses: From the Department of Indian Affairs and Northern Development: Mr. A. D. Hunt, Assistant Deputy Minister (Northern Development); *From the Northern Canada Power Commission:* Messrs. J. M. Lowe, General Manager; and T. Scott, Treasurer; *From the Yukon Electrical Company:* Messrs. E. W. King, President and R. H. Choate, Vice-President.

The Committee resumed its consideration of Bill C-193, An Act to amend the Northern Canada Power Commission Act.

On Clause 1

The Committee continued its examination of Messrs. Hunt, Lowe and Stott.

After further questioning, the Chairman read the Second Report of the Subcommittee on Agenda and Procedure.

Monday, March 8, 1971.
(2)

The Subcommittee on Agenda and Procedure met this day at 4:00 p.m., the Chairman, Mr. Watson, presiding.

Members present: Messrs. Barnett, Marchand, Nielsen, St. Pierre and Watson—(5).

Also present: Messrs. Orange and Yewchuk, M.P.s.

The Committee considered its orders of reference and future plans.

On Bill C-193, An Act to amend the Northern Canada Power Commission Act:

That the Committee hear the Departmental witnesses on Tuesday, March 9, 1971 and if possible the Mayors of Yellowknife, Hay River and Fort Smith.

On Thursday, March 11, 1971, the Committee hear Mr. R. H. Choate, Vice-President, The Yukon Electrical Company, Limited, Edmonton, Alta.

That the Committee prepare an advertisement to appear in certain newspapers inviting presentation of briefs to the Committee on Bill C-193.

That the Minister of Indian Affairs and Northern Development be invited to appear before the Committee on Thursday, March 18, on matters relating to Wood Buffalo National Park.

PROCÈS-VERBAL

Le jeudi 11 mars 1971.
(7)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des affaires indiennes et du développement du Nord canadien se réunit ce matin à 11 h 17. Le président, M. Watson, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Barnett, Borrie, Buchanan, Cadieu, Deakon, Gundlock, Morison, Nielsen, St. Pierre, Watson, Yewchuk.—(11).

Témoins: Du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien: M. A. D. Hunt, sous-ministre adjoint, (développement du Nord); *de la Commission d'énergie du Nord canadien:* MM. J. M. Lowe, gérant général et T. Stoo, trésorier; *de la Yukon Electrical Company:* MM. E. W. King, président, et R. H. Choate, vice-président.

Le Comité reprend l'étude du Bill C-193, Loi modifiant la Loi sur la Commission d'énergie du Nord canadien.

Article 1

Le Comité continue l'interrogatoire de MM. Hunt, Lowe et Stott.

Après quelques questions, le président fait lecture du second rapport du Sous-comité du programme et de la procédure.

Le lundi 8 mars 1971.
(2)

Le Sous-Comité du programme et de la procédure se réunit cet après-midi à 4 h. Le président, M. Watson, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Barnett, Marchand, Nielsen, St. Pierre et Watson.—(5).

Autres députés présents: MM. Orange et Yewchuk.

Le Comité étudie l'ordre de renvoi et les plans à venir.

Quant au Bill C-193, Loi modifiant la loi sur la Commission d'énergie du Nord canadien:

Que le Comité entende les témoins du ministère le mardi 9 mars 1971, et, si possible, les maires de Yellowknife, Hay River et Fort Smith.

Le jeudi 11 mars 1971, que le Comité entende M. R. H. Choate, vice-président de la *Yukon Electrical Company, Limited,* Edmonton (Alberta).

Que le Comité prépare une annonce à paraître dans certains journaux et invitant les gens à présenter des mémoires au Comité sur le Bill C-193.

Que le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien soit invité à comparaître devant le Comité le jeudi 18 mars sur des questions concernant le *Wood Buffalo National Park.*

On motion of Mr. Nielsen,

Agreed,—That Fort Simpson be added to the Mayors of Yellowknife, Hay River and Fort Smith.

Agreed,—That the Second Report of the Subcommittee on Agenda and Procedure, as amended, be concurred in.

On motion of Mr. St. Pierre,

Resolved,—That reasonable travelling and living expenses be paid to Mr. John Gordon German, Montreal, who appeared before this Committee on February 25, 1971.

The Committee resumed its examination of Messrs. Hunt, Lowe and Stott.

After further questioning, the above witnesses were excused.

The Chairman introduced Mr. E. W. King, President and Mr. R. H. Choate, Vice-President of the Yukon Electrical Company Limited.

Messrs. King and Choate addressed the Committee and were questioned.

Questioning completed, the witnesses were excused.

At 1.25 p.m. the Committee adjourned to Tuesday, March 11, 1971.

M. Nielsen propose et il est

Convenu,—Que le maire de Fort Simpson soit ajouté à la liste des maires de Yellowknife, Hay River et Fort Smith.

Il est convenu,—Que le deuxième rapport du Sous-Comité du programme et de la procédure soit adopté tel que modifié.

M. St. Pierre propose, et il est

Résolu,—Que des dépenses raisonnables de déplacement et de séjour soient payées à M. John Gordon German, de Montréal, qui a comparu devant le Comité le 25 février 1971.

Le Comité reprend l'interrogatoire de MM. Hunt, Lowe et Stott.

Après d'autres questions, ces témoins peuvent se retirer.

Le président présente M. E. W. King, président et M. R. H. Choate, vice-président de la *Yukon Electrical Company Limited.*

MM. King et Choate font des déclarations et répondent aux questions.

Après la période de questions, les témoins de retirent.

A 1 h. 25 de l'après-midi, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mardi 11 mars 1971.

Le greffier du Comité

J. H. Bennett

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, March 11, 1971

• 1115

[*Texte*]

The Chairman: Gentlemen, we will call the meeting to order. We will proceed with the witnesses who were present at our last meeting: Mr. Hunt, Assistant Deputy Minister of Northern Development, and Mr. John Lowe, General Manager of the Northern Canada Power Commission.

Mr. Hunt has indicated to me that the hydro-electric survey of the potential of the central stem of the Yukon River, prepared by Department of Northern Affairs and Natural Resources about 10 years ago, is available. It will have to be photocopied.

We will have a copy tabled and we will make copies available to members on request from the Clerk.

I understand also, Mr. Lowe, that there was some correction that you wished to place on the record concerning your testimony at the last meeting.

Mr. John Lowe (General Manager, Northern Canada Power Commission): Yes, Mr. Chairman. In reply to a question from Mr. Nielsen, I believe I said that the Ingledow Report touched on the central stem of the Yukon River, whereas in reality it touched on the rivers other than the Yukon River, and Ingledow did indeed do an estimate on Granite Canyon. They proposed a total installed capacity of 300 and some megawatts, at a capital cost of $200 million.

Since the Ingledow Report has been completed, the Commission has studied this particular site and scaled it down somewhat. I was basing the estimates on 50 megawatts in the previous testimony.

The Chairman: Thank you, Mr. Lowe.

When we broke off on Tuesday, Mr Nielsen indicated that he had a number of further questions.

Would you like to proceed now, Mr. Nielsen?

Mr. Nielsen: Yes. Have we the map that was used yesterday, and the pointer? I would like to tie my questioning in with that map.

Mr. Lowe: Mr. Chairman, it is at the other end of the room.

Mr. Nielsen: Perhaps it could be brought up to the front.

Mr. Chairman, I believe we have a quorum now.

• 1120

The Chairman: Are you ready to proceed, Mr. Nielsen?

Mr. Nielsen: Mr. Lowe, I wonder if you could point out the sites of potential development near Great Bear Lake?

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 11 mars 1971

[*Interprétation*]

Le président: Messieurs, la séance est ouverte. Nous allons poursuivre l'audition des témoins présents lors de la dernière réunion: M. Hunt, sous-ministre adjoint pour le développement du Nord canadien et M. John Lowe, directeur général de la Commission de l'Énergie du Nord canadien.

Monsieur Hunt m'a fait savoir que l'étude qui avait été effectuée sur le potentiel d'hydro-électrique du tronçon central de la rivière Yukon, préparée par le ministère du Nord canadien et des Ressources naturelles voici 10 ans, est à présent disponible. Il faudra en faire faire des photocopies.

Cette étude sera déposée et des copies seront transmises aux députés qui en feront la demande au greffier.

Je crois comprendre, monsieur Lowe, que vous vouliez également que certaines corrections soient apportées au procès-verbal concernant votre témoignage, lors de la dernière réunion.

M. John Lowe (directeur général, Commission de l'Énergie du Nord canadien): Oui, monsieur le président. En réponse à une question de monsieur Nielsen, j'avais dit, je crois, que le rapport Ingledow traitait du tronçon central de la rivière Yukon, alors qu'en réalité ce rapport concernait des rivières autres que le Yukon; Ingledow a en fait effectué une estimation sur le Granite Canyon. On avait proposé d'installer des établissements d'une capacité d'environ 300 watts, ce qui impliquait des déboursés en capital de 200 millions de dollars.

Depuis que le rapport Ingledow a été terminé, la Commission a étudié ce site particulier et l'a réduit à l'échelle. Lors de mon témoignage précédent, je partais d'une estimation d'environ 50 megawatts.

Le président: Merci monsieur Lowe.

Lorsque nous avons levé la séance mardi dernier, M. Nielsen nous a fait savoir qu'il avait encore un certain nombre de questions à poser.

Voudriez-vous poursuivre, monsieur Nielsen?

M. Nielsen: Oui. Avons-nous la carte à notre disposition, hier, ainsi que la baguette? Je voudrais poursuivre mes questions en m'aidant de cette carte.

M. Lowe: Elle se trouve à l'autre bout de la pièce.

M. Nielsen: Peut-être pourrait-on la faire porter de ce côté.

Monsieur le président, je pense que nous sommes maintenant en nombre.

Le président: Êtes-vous prêt à continuer, monsieur Nielsen?

M. Nielsen: M. Lowe, pourriez-vous nous indiquer le potentiel les zones de développement dans les environs du lac du Grand Ours?

[*Text*]

Mr. Lowe: Basically, Mr. Chairman, it is on the Great Bear River between Great Bear Lake and the Mackenzie River.

Mr. Nielsen: And the dotted blue lines represent what?

Mr. Lowe: These are proposed transmission lines.

Mr. Nielsen: Would you point out the MacMillan Pass and Faro in the Yukon?

Mr. Lowe: MacMillan Pass, I believe, is in this area here and Anvil is here too.

Mr. Nielsen: And where is Granite Canyon on your maps?

Mr. Lowe: Granite Canyon would be here.

Mr. Nielsen: Have you calculated the distance from, say, Faro to Great Bear Lake?

Mr. Lowe: Yes, it is approximately 360 miles.

Mr. Nielsen: And from Granite Canyon to Faro?

Mr. Lowe: From Granite Canyon, I believe it is roughly 90 miles down to Carmacks and back to Anvil it is approximately 125 miles. The whole thing is roughly 210 miles.

Mr. Nielsen: If the Granite Canyon site were developed how far away would it be from its closest tie-in with your existing transmission line to Faro?

Mr. Lowe: Approximately 100 miles.

Mr. Nielsen: And your 350-mile estimate from the Great Bear Lake site to Faro, is that a direct line estimate of the distance?

Mr. Lowe: No, this is a transmission line estimate.

Mr. Nielsen: Has any consideration been given by the Commission to the interprovincial connection of power facilities with the Province of Alberta and the Northwest Territories?

Mr. Lowe: Yes, we have discussed this in a very informal fashion with some people in Alberta but nothing firm has been developed on that point as yet. We have also spoken to B.C. Hydro and they estimate it would be quite some time before they get up into the areas of the southern Yukon with transmission lines.

Mr. Nielsen: Is the Commission aware of the power resource in Alberta that would be available for development should there be a connecting link established?

Mr. Lowe: Oh, yes, the Commission is aware. It is also aware that it is not an impossibility to imagine power developments in the Northwest Territories feeding energy southward into the Alberta grid.

Mr. Nielsen: You said yesterday that there had been a rate reduction at Mayo. When did that take place?

[*Interpretation*]

M. Lowe: Ces zones se trouvent de manière générale sur la Rivière du Grand Ours, entre le Lac du Grand Ours et la Rivière Mackenzie.

M. Nielsen: Et que représente la ligne bleue en pointillé?

M. Lowe: Ce sont les lignes de transmission telles qu'elles ont été proposées.

M. Nielsen: Pourriez-vous indiquer également la Passe MacMillan et Faro dans le Yukon?

M. Lowe: La Passe MacMillan, sauf erreur, se trouve dans cette région et Anvil est également ici.

M. Nielsen: Et où se trouve le *Granite Canyon* sur votre carte?

M. Lowe: Le *Granite Canyon* devrait être ici.

M. Nielsen: Avez-vous calculé la distance qu'il y a entre disons Faro et le Lac Grand Ours?

M. Lowe: Oui, elle est d'environ 360 milles.

M. Nielsen: Et de *Granite Canyon* à Faro?

M. Lowe: De *Granite Canyon,* je pense qu'il y a environ 90 milles jusqu'à *Garmacks* et jusqu'à Anvil il y a environ 125 milles. Je pense que l'ensemble fait quelque 210 milles.

M. Nielsen: Si l'on mettait en valeur la zone du *Granite Canyon,* quelle distance y aurait-il entre la station d'approvisionnement la plus proche et votre réseau de transmission qui va à Faro?

M. Lowe: Environ 100 milles.

M. Nielsen: Et l'estimation de 350 milles que vous faites entre le Lac du Grand Ours et Faro, est une estimation de la distance à vol d'oiseau, n'est-ce pas?

M. Lowe: Non, c'est la distance que parcourt la ligne d'approvisionnement.

M. Nielsen: La Commission a-t-elle envisagé la question du rattachement de la fourniture d'énergie de cette province avec la province de l'Alberta et les Territoires du Nord-Ouest?

M. Lowe: Oui, nous en avons parlé à l'occasion avec certains représentants de l'Alberta, mais rien de définitif n'a été mis au point jusqu'à présent. Nous avons également parlé de l'hydro de la Colombie-Britannique et l'on estime qu'il faudra attendre un certain moment avant qu'ils s'intéressent aux régions du Yukon du Sud, en ce qui a trait aux lignes d'approvisionnement.

M. Nielsen: La Commission est-elle au courant des ressources en énergie dont disposent l'Alberta pour un développement ultérieur, s'il y a un lien d'établi?

M. Lowe: Oh oui, la Commission le sait très bien. Elle sait également qu'il est parfaitement concevable d'imaginer des installations fournissant de l'énergie à partir des Territoires du Nord-Ouest et qui apporteraient cette énergie vers le Sud, c'est-à-dire en Alberta.

M. Nielsen: Vous avez dit hier qu'il y avait eu une rédution de tarif à *Mayo.* Quand cela s'est-il produit?

[*Texte*]

Mr. Lowe: Since the last billing, Mr. Chairman.

Mr. Nielsen: Perhaps I could show you the breakdown of the fiscal position of the Commission that I have in so far as net income is concerned. For the Mayo Plant in 1966-67 there was a loss of $61,015, in 1967-68, a loss of $60,457; in 1968-69, a loss of $80,553; and for the last fiscal year 1969-70 there was a profit of $3,879. Is that correct?

• 1125

Mr. Lowe: Yes, that is correct.

Mr. Nielsen: It is on that basis that the rate reduction was given at Mayo.

Mr. Lowe: It is on the basis that we feel that this represents the cost of the service at Mayo and, as you can see, we did not have a loss last year.

Mr. Nielsen: Yes, but in the three previous years, you had a total loss of something in the order of $200,000.

Mr. Lowe: Yes. I think to explain this, Mr. Chairman, I should point out that the loan for the Mayo Plant was originally 20 years and would have been paid up in 1972. However, with decreasing mining consumption, notably by United Keno Hill Mines Limited, the income did not meet the expenses, thus the losses. However, an arrangement was made to lengthen the amortization period for the Mayo Plant thus decreasing the cost and we felt this was a contribution to the mining industry in the Yukon in that we were most reluctant to raise the rates to the mining companies.

Mr. Nielsen: Mr. Chairman, before pursuing this line, and while we have a quorum, perhaps we could interrupt here so that you could read the report of the steering committee.

The Chairman: I agree. I was just about to do this, Mr. Nielsen.

I would ask that the Second Report of the subcommittee on Agenda and Procedure be concurred in after I have read it. I will read it now.

(See Minutes of Proceedings)

The Chairman: Is it agreed that this report be concurred in?

Mr. Nielsen: Mr. Chairman, I think there was one omission. If Mr. Orange were here, he would recall and I am sure you will, that I suggested that Fort Simpson be added to your list of invitations and he concurred I thought that that was the steering committee's conclusion.

The Chairman: You are quite correct, Mr. Nielsen.

Mr. St. Pierre: My recollection was that we were asking in regards to the Yukon minerals.

The Chairman: We do not have that bill before us yet. It has not been referred to us so we cannot very well

[*Interprétation*]

M. Lowe: Depuis le dernier relevé de compte, monsieur le président.

M. Nielsen: Peut-être pourrais-je vous montrer la ventilation de la situation fiscale de la Commission, concernant son revenu net. En ce qui concerne l'installation Mayo en 1966-1967, il y a une perte de $61,015. En 1967-1968, la perte a été de $60,457. En 1968-1969, la perte était de $80,553. Pour le dernier exercice, à savoir, 1969-1970, le profit a été de $3,879. Est-ce exact?

M. Lowe: Oui, cela est exact.

M. Nielsen: C'est pour cette raison que l'on a accordé une réduction tarifaire à Mayo.

M. Lowe: Nous pensons que ceci représente le coût du service fourni à Mayo et, comme vous pouvez le constater, nous n'avons pas eu de pertes l'année dernière.

M. Nielsen: Oui, mais pour les trois années précédentes vous avez enregistré une perte totale d'environ $200,000.

M. Lowe: Effectivement. Je pense que pour expliquer ceci, monsieur le président, je devrais indiquer que le prêt qui a été accordé pour les installations de Mayo était un prêt de 20 ans initialement et qu'il devait être remboursé en 1972. Cependant, étant donné la diminution de la consommation des mines, particulièrement de *United Keno Hill Mines Limited,* les revenus ne parvenaient pas à égaler les frais. C'est ce qui explique les pertes. Cependant, un accord a été établi de manière à prolonger la période d'amortissement pour les installations de Mayo, ce qui a permis de diminuer les frais et nous avons pensé que cela constituerait une contribution à l'industrie minière du Yukon dans la mesure où ils ne voulaient pas augmenter les tarifs appliqués aux compagnies minières.

M. Nielsen: Monsieur le président, avant de poursuivre, et étant donné que nous avons quorum, peut-être pourrions-nous nous interrompre un moment et vous permettre de lire le rapport du comité directeur.

Le président: Parfait. C'est précisément ce que je me proposais de faire, monsieur Nielsen.

J'aimerais que le second rapport du sous-comité du programme et de la procédure soit adopté après que je l'aurai lu. Je vais maintenant procéder à la lecture.

(Voir le procès-verbal).

Le président: Est-ce que le rapport est adopté?

M. Nielsen: Monsieur le président, je pense qu'il y a eu omission. Si M. Orange était ici, il rappellerait—et je suis certain que vous ne manquerez pas de le faire—que j'ai proposé que l'on ajoute Fort Simpson à la liste d'invitations, et il était d'accord sur ce point. Je pense que c'est là la conclusion à laquelle était arrivé le comité directeur.

Le président: Vous avez raison, monsieur Nielsen.

M. St. Pierre: Si je me souviens bien, nous posions la question concernant le *Yukon minerals.*

Le président: Nous n'en sommes pas encore à l'examen de ce projet de loi. Il ne nous a pas été transmis et par

[*Text*]

decide on it. We discussed that informally.

Mr. Barnett: My recollection is that when the minerals bill is before us formally, we agreed that at that time, we would place this suggestion before the Committee.

The Chairman: Mr. Deakon.

• 1130

Mr. Deakon: Are these advertisements requesting just written submissions, or that people present themselves before the Committee?

The Chairman: If I sensed the subcommittee's feeling correctly last Monday, it is that we will place an ad in these newspapers indicating that if people wish to make representations to the Committee concerning this bill they should contact the Clerk of the Committee. The form of submission will be left nebulous for the time being.

Mr. Nielsen: Mr. Chairman, I might be permitted to say to the members of the Committee that the reason for this conclusion of the steering committee was that I had placed a proposal before the steering committee that it be recommended to the Committee that the Committee hear representations in Whitehorse on the NCPC Act amendments at the time of its visit there for the purpose of hearing representations on Bill C-187, assuming that it was the Committee decision to go to Whitehorse for that purpose. The steering committee concluded that perhaps it might be advisable to get an indication of the number of representations that wish to be made by individuals and organizations and in this way we could determine the extent to which individuals and organizations wanted to be heard.

The Chairman: Thank you, Mr. Nielsen.

Second report of the Subcommittee on Agenda and Procedure agreed to.

Mr. St. Pierre: I move that reasonable travelling and living expenses be paid to Mr. John Gordon German, Montreal, who appeared before this Committee on the question of Arctic icebreaker service on February 25, 1971.

Motion agreed to.

The Chairman: Mr. Nielsen, would you like to proceed now with Mr. Lowe?

Mr. Nielsen: Mr. Lowe, does that 1969-70 profit picture of $3,879 include the contingency fund?

Mr. Lowe: Are you asking what went into the contingency fund for that year?

Mr. Nielsen: Yes.

Mr. Lowe: I do not have that number with me now but I could get it for the Committee.

Mr. Nielsen: Looking at the Whitehorse picture, Mr. Lowe, in 1966-67 the Whitehorse plant suffered a loss of $12,578; in 1967-1968, there was a net income picture of

[*Interpretation*]

conséquent nous ne pouvons pas prendre de décision à son sujet. Nous n'en avons discuté qu'officieusement.

M. Barnett: Sauf erreur, le *Minerals bill* nous a été présenté officiellement, et à ce moment-là nous étions tombés d'accord pour présenter cette suggestion au Comité.

Le président: Monsieur Deakon.

M. Deakon: Est-ce que ces annonces requièrent de simples dépositions écrites ou exige-t-on que les gens se présentent devant le Comité?

Le président: Je pense, sauf erreur, que l'opinion du sous-comité lundi dernier était que nous placions des annonces dans ces journaux, indiquant que si des personnes voulaient présenter des instances au Comité au sujet de ce bill, elles n'avaient qu'à communiquer avec le greffier. La façon dont les demandes doivent être présentées n'a pas encore été spécifiée.

M. Nielsen: Monsieur le président, puis-je me permettre de faire savoir aux membres du Comité que la raison pour laquelle le comité directeur en est arrivé à cette conclusion est que j'avais formulé une proposition recommandant au Comité que soient entendues les instances présentées à Whitehorse sur les amendements à la Loi sur la CPNC au moment où il serait dans cette région pour entendre les instances présentées au sujet du bill C-187. Le comité directeur a conclu qu'il pourrait être intéressant d'avoir une idée du nombre de représentation que voulaient faire les personnes ou les organisations.

Le président: Merci, monsieur Nielsen.

Le deuxième rapport du sous-comité du programme et de la procédure est adopté.

M. St. Pierre: Je propose qu'une indemnité de voyage normale ainsi que les frais de séjour soient remboursés à M. John Gordon German, de Montréal, qui a comparu devant notre Comité au sujet de la question du brise-glace de l'Arctique, le 25 février 1971.

La motion est adoptée.

Le président: Voudriez-vous maintenant poursuivre vos questions à M. Lowe, monsieur Nielsen?

M. Nielsen: Monsieur Lowe, est-ce que dans le chiffre de bénéfices pour l'année 1969-1970 est compris le fonds de réserve?

M. Lowe: Voulez-vous savoir ce qui entrait dans le fonds de réserve pour cette année-là?

M. Nielsen: Oui.

M. Lowe: Je n'ai pas ce chiffre en tête, mais je pourrais le faire parvenir au Comité.

M. Nielsen: Si je regarde le chiffre pour Whitehorse, monsieur Lowe, en 1966-1967 les installations de Whitehorse ont subi une perte de $12,578. En 1967-1968 le reve-

[*Texte*]

$130,536; in 1968-69, the net income was $147,302; and in 1969-70 the net income picture was $828,853. Is that correct?

Mr. Lowe: Yes, assuming your figures are correct.

Mr. Nielsen: Was there a rate reduction in Whitehorse in 1969-70?

Mr. Lowe: No, there was not.

Mr. Nielsen: Since there was a net income picture in Mayo of $3,879 in 1969-70 and a net income picture in Whitehorse in 1969-70 of $828,853, why was there not a rate reduction in Whitehorse?

Mr. Lowe: Mr. Chairman, the main reason for the surplus at Whitehorse in 1969-70 was that Anvil Mining's load was started and was to be supplied by the Commission in August, 1969, therefore the surplus shown here roughly represents the income from Anvil Mining. However, under its Act the Commission does not have to start repaying the debt until the year following the completion. Therefore the debt retirement on some $10 million of extension work brought about to supply Anvil Mining Company was not made during that year.

This year I think we are forecasting a very modest income at Whitehorse, I believe it is of the order of $4,000, and had we granted a rate decrease at Whitehorse last year we would have had to impose a rate increase this year. Therefore we use the funds to build up the contingency fund and the surplus fund.

• 1135

Mr. Nielsen: Does the same reasoning apply to the year 1968-69 when the net income picture was $147,302 as compared with a net loss in Mayo of $80,553?

Mr. Lowe: Mr. Chairman, the income at Whitehorse does not represent a sufficient level to warrant a rate decrease. It is $147,000 on, roughly, what I think will be an income in excess of $2 million at Whitehorse. As a percentage, it is quite small.

Mr. Nielsen: I wonder whether you would find your contingency reserve fund figures, Mr. Lowe, so that we can get those on record.

Mr. T. Stott (Treasurer, Northern Canada Power Commission): Did you want the exact total of the reserve fund at Whitehorse?

Mr. Nielsen: Yes.

Mr. Stott: As of March 31, 1970, the figure was $1,025 million. Under our present policy, the requirement for a contingency reserve fund is 6 per cent of our capital investment.

Mr. Nielsen: Mr. Stott, perhaps you could tell us whether you are familiar with the normal practice in investor-owned utilities. What is the normal size of the

[*Interprétation*]

nu net a été de $130,536; en 1968-1969, le revenu net était de $147,302; et en 1969-1970, le revenu net a été de $828,-853. Est-ce exact?

M. Lowe: Oui, à condition que vos chiffres soient corrects.

M. Nielsen: Y a-t-il eu une réduction tarifaire pour Whitehorse en 1969-1970?

M. Lowe: Non, il n'y en a pas eu.

M. Nielsen: Depuis, Mayo a enregistré un revenu de $3,879 en 1969-1970 et un revenu net à Whitehorse de $828,853 en 1969-1970. Pourquoi n'y a-t-il pas eu de réduction tarifaire à Whitehorse?

M. Lowe: Monsieur le président, la principale raison de l'excédent que l'on a pu enregistrer à Whitehorse en 1969-1970 est que la consommation de *Anvil Mining* avait commencé et devait être approvisionnée par la Commission en août 1969. Par conséquent, l'excédent que l'on peut voir ici représente grosso modo le revenu provenant de *Anvil Mining*. Cependant, en vertu de la loi, la Commission n'est pas tenue de commercer le remboursement de la dette avant l'année qui suit la réalisation complète. Par conséquent, la dette d'environ 10 millions de dollars correspondant à l'extension des travaux entrepris pour fournir *Anvil Mining Company* n'a pas été effectuée cette année-là.

Je pense que cette année nous prévoyons un revenu extrêmement modeste à Whitehorse, de l'ordre de $4,000 et si nous avions accordé une réduction tarifaire à Whitehorse l'année dernière, nous aurions été dans l'obligation d'imposer une augmentation des tarifs cette année. Par conséquent, nous utilisons ces sommes pour constituer le fonds de réserve et le fonds extra.

M. Nielsen: Est-ce que le même raisonnement s'applique à l'année 1968-1969 où le revenu net était de $147,302 comparé à une perte nette à Mayo de $80,553?

M. Lowe: Monsieur le président, les revenus de Whitehorse ne sont pas suffisants pour permettre un abaissement des tarifs. Ils sont de $147,000 environ sur un revenu qui dépassera, je crois, deux millions à Whitehorse. C'est un pourcentage très faible.

M. Nielsen: Vous pourriez peut-être nous communiquer le montant de vos fonds de réserve afin que nous puissions verser ce renseignement aux procès-verbaux.

M. T. Stott (trésorier, Commission de l'Énergie du Nord canadien): Voulez-vous connaître le total exact du fonds de réserve à Whitehorse?

M. Nielsen: Oui.

M. Stott: Au 31 mars, 1970, le chiffre était de 1,025 millions de dollars. Suivant notre politique actuelle, il faut pour un fonds de réserve d'urgence 6 p. 100 de nos investissements en capitaux.

M. Nielsen: Monsieur Stott, peut-être pourriez-vous nous dire si vous connaissez les pratiques courantes dans les installations privées. Quelle est la taille normale des

[*Text*]

reserve for depreciation which I understand is called the contingency fund in NCPC.

Mr. Stott: That is not quite correct, Mr. Nielsen. The Commission's policy, under the terms of the Act, is that depreciation is not a normal operating expense. In lieu of depreciation, we charge the cost of amortizing the debt. There are no charges in the Whitehorse operating account for depreciation as such.

Mr. Nielsen: Are there such charges in the Mayo plant?

Mr. Stott: No, sir.

Mr. Nielsen: Are you suggesting that there was no depreciation charge in the last financial year to the Mayo Plant?

Mr. Stott: The depreciation charge would be the repayment on amortization.

The Chairman: I have an indication from Mr. Hunt that he would like to interject here.

Mr. A. D. Hunt (Assistant Deputy Minister, Northern Development, Department of Indian Affairs and Northern Development): I wonder if I might clarify that a little. The normal practice in many industries is, of course, to provide amortization for any debt that they may necessarily have had to incur. However, at the same time they may have been able to go ahead on certain developments without incurring debt out of equity, in which case a normal practice would be some sort of depreciation fund or contingency fund to allow for the wearing out of this particular facility.

The practice of the Commission is slightly different although parallel. The debt is handled really in exactly the same way. If the Commission has a debt, it amortizes that debt. However, it does not have a practice of setting aside money to cover off entirely the depreciation of its total capital asset. What it does instead is to try to develop a contingency fund which will be adequate to meet, if you like, the emergencies, and anticipates being able to borrow more money should it have to go into a major replacement over a planned lengthy period of time. I do not know whether that helps.

Mr. Nielsen: Yes, it does. I would suggest to you, Mr. Hunt, that the same practice is followed in private industry.

Mr. Hunt: I think it is a little bit on how you look at it.

Mr. Nielsen: The target at NCPC is 6 per cent. I suggest that the target in investor-owned utilities is 3 per cent. Would that be agreeable to you?

• 1140

Mr. Hunt: I would hope one of my colleagues could comment on that. I am not sure, frankly.

Mr. Stott: I might be prepared to comment, Mr. Nielsen. The 6 per cent was established by the Commission as a reasonable figure here to handle the unforeseen some 15 years ago.

[*Interpretation*]

réserves de dépréciation, ce que l'on appelle je crois, le fonds d'urgence dans la Commission?

M. Stott: Ce n'est pas tout à fait juste, monsieur Nielsen. La politique de notre commission, aux termes de la loi, est que la dépréciation ne constitue pas une dépense normale de fonctionnement. A la place de la dépréciation, nous comptons les frais d'amortissement de la dette. Il n'y a pas dans les comptes de fonctionnement de Whitehorse de frais de dépréciation comme tels.

M. Nielsen: Y a-t-il des frais correspondants à Mayo?

M. Stott: Non.

M. Nielsen: Voulez-vous dire qu'il n'y a pas eu de frais de dépréciation pour la dernière année financière à Mayo?

M. Stott: Les frais de dépréciation correspondraient au remboursement pour amortissement.

Le président: M. Hunt me fait signe qu'il aimerait souligner un point.

M. A. D. Hunt (sous-ministre adjoint, Développement du Nord, ministère des Affaires indiennes et du développement du Nord): Je pourrais peut-être préciser les choses d'une certaine façon. La pratique normale dans de nombreuses industries est, il va de soi, de fournir l'amortissement pour toute dette qui se produit. Cependant il leur faut parfois continuer certains développements sans s'endetter, et il est normal d'installer une sorte de fonds de dépréciation ou de fonds d'urgence pour permettre l'amortissement de ces installations.

La pratique de notre Commission est légèrement différente bien que de même nature. On considère la dette exactement de la même façon. Si la Commission a une dette, elle l'amortit. Cependant elle n'a pas l'habitude de mettre de l'argent de côté pour couvrir entièrement la dépréciation de tout son actif. Ce qu'elle fait à la place est d'essayer de mettre sur pied un fonds de réserve qui lui permette de faire face aux urgences et elle envisage de pouvoir emprunter plus d'argent s'il lui fallait faire des remplacements importants pendant une période de temps donnée. Je me demande si cela est vraiment très utile.

M. Nielsen: Si. Je vous signale, monsieur Hunt, que l'industrie privée agit parfois de cette façon.

M. Hunt: Cela dépend de la façon dont vous considérez les choses.

M. Nielsen: Notre objectif, au sein de la Commission, est de 6 p. 100. Je pense que dans l'industrie privée il est de 3 p. 100. En convenez-vous?

M. Hunt: Un de mes collègues pourrait peut-être commenté la chose. Je ne sais pas exactement.

M. Stott: J'aurais quelque chose à dire à ce sujet, M. Nielsen. Le chiffre de 6 p. 100 a été choisi par la Commission comment étant un chiffre raisonnable pour faire face à un imprévu il y a de cela quinze ans.

[*Texte*]

Mr. Lowe: Mr. Chairman, I would not question Mr. Nielsen's figure. I do not know if this is a standard number, but I think, as Mr. Hunt has pointed out, perhaps there are other funds which investor-owned utilities have. I think one is often called the rate stabilization fund. To a certain extent our contingency fund does cover such emergencies and basic things as insurance funds.

Mr. Hunt: I wonder if I might interject something. Perhaps I might ask if Mr. Lowe knows what the practice is in public utility operations?

Mr. Lowe: Yes, Mr. Chairman. They also provide contingencies funds and surplus funds, some of which are called rate stabilization. However, I do not know if there is a standard percentage. I would not like to comment on what the exact figure is.

Mr. Nielsen: In respect of those with which you are familiar, what is your experience as to their target, 3 per cent, 4 per cent, 5 per cent or 6 per cent?

Mr. Lowe: The only figure I remember, Mr. Chairman—I believe, one utility in Canada, I do not remember which one it was now—is $30 million which they put as a provision into their contingency. Again, what this covers exactly, I do not know.

Mr. Nielsen: Getting back to the comparison I am making between the Mayo operation and the Whitehorse operation, for three successive years the Mayo plant suffered substantial losses. Is it there was no rate reduction in the Mayo operation over those three years?

Mr. Lowe: I think, Mr. Chairman, there was a loss because there was no rate increase over those years. What the Commission has done has been, in effect, to lower its operating cost by virtue of extending the amortization period on the loan.

Mr. Nielsen: That would not make my statement incorrect, though, would it? The Commission is not about to lower rates if their plant is suffering a loss, are they?

Mr. Lowe: No, one would not not expect this normally, Mr. Chairman, not under the present terms of the Act.

Mr. Nielsen: One would normally expect rate reductions if the net income were substantial, is that not correct?

Mr. Lowe: Under continuing circumstances, yes.

Mr. Nielsen: Ordinarily, if these amendments were not before us now, would there not be a rate reduction applied on the Whitehorse operation?

Mr. Hunt: This would depend, Mr. Chairman, on whether or not the Commission felt that the contingency fund had first grown to a reasonable size. We have indicated that the policy of the Commission is 6 per cent, given the circumstances of operating in the North and the fact that when we say contingency funds, this is all the money we would have available, whereas other utili-

[*Interprétation*]

M. Lowe: Monsieur le président, je ne critique pas le chiffre de M. Nielsen. Je ne sais pas si c'est un chiffre classique, mais je pense que comme M. Hunt l'a souligné, il y a d'autres fonds peut-être dans l'industrie privée. Je pense qu'il y en a un qui est appelé souvent le fonds de stabilisation des taux. Dans une certaine mesure, nos fonds de réserve couvrent les urgences sur des choses comme les fonds d'assurance.

M. Hunt: Je me demande si je puis ajouter quelque chose. Je pourrais peut-être demander à M. Lowe s'il sait quelle est la pratique courante dans les opérations des services publics?

M. Lowe: Oui, monsieur le président. Ils ont aussi des fonds d'urgence et des fonds de surplus dont certains sont appelés stabilisation des taux. Cependant, je ne sais pas s'il y a un pourcentage classique. Je ne saurais vous dire.

M. Nielsen: Relativement à ceux que vous connaissez, que savez-vous de leur importance, 3 p. 100, 4 p. 100, 5 p. 100 ou 6 p. 100?

M. Lowe: Le seul chiffre dont je me souvienne, monsieur le président, je ne sais plus de quelle société il s'agit, mais voilà, on avait mis 30 millions de côté comme provision pour le fonds d'urgence, mais je ne sais pas ce qu'il représente exactement.

M. Nielsen: Pour revenir à la comparaison que je fais entre les opérations de Mayo et celles de Whitehorse, pendant trois années consécutives, l'installation de Mayo a subi d'importantes pertes. N'y a-t-il pas eu d'abaissement de taux à Mayo pendant ces trois années?

M. Lowe: Je pense, monsieur le président, qu'il y a eu une perte, justement parce que les tarifs n'ont pas augmenté pendant ces trois ans. Ce que la Commission a fait, a été en fait de diminuer ses frais de fonctionnement en augmentant la durée d'amortissement du prêt.

M. Nielsen: Cela ne veut pas dire que mon exposé était faux, n'est-ce pas? La Commission ne veut pas diminuer les tarifs, si les installations travaillent à perte, n'est-ce pas?

M. Lowe: Non, ce n'est pas à cela qu'on peut s'attendre, monsieur le président, non pas sous l'empire de cette loi.

M. Nielsen: On s'attendrait plutôt à des réductions des tarifs si le revenu net est important, n'est-ce pas?

M. Lowe: Si des choses sont stables, oui.

M. Nielsen: Normallement, si ces amendments n'étaient pas devant nous maintenant, n'appliquerait-on pas une réduction des tarifs à Whitehorse?

M. Hunt: Il faudrait pour cela, monsieur le président, établir si la Commission pense ou non que le fonds de réserve d'urgence a atteint une taille suffisante. Nous avons indiqué que la Commission a choisi le chiffre de 6 p. 100, étant donné les circonstances de travail dans le Nord et le fait que, lorsque nous parlons de fonds d'urgence, il s'agit là de tout l'argent dont nous pourrions

[*Text*]

ties may have it in separate pockets.

Mr. Nielsen: That, with respect, is not a direct answer to my question. If these amendments were not before us, could we not expect a rate reduction in Whitehorse given these figures?

Mr. Hunt: I am sorry. If these amendments were not before us, I would still have to say, not necessarily. I am sorry, one cannot give an absolute answer to this. Let me put it this way. As a matter of policy, the Commission would attempt to reduce rates if it could, but it would have to take into account, the requirement of the contingency fund. Let us assume the contingency fund, whatever the requirement is, is met. It would have to take into account prudently, I think, the growth and demand, and look at whether that growth and demand could be met reasonably borrowing or from the contingency fund and whether more money would be required for that. It would have to take into account the trend on operating costs and determine whether this trend was going to level off, decrease or increase, and if it felt that the operating costs would increase, then it might be difficult. If at all possible, I would say, yes, the Commission, after taking all those factors into account, would attempt to effect a rate reduction.

I will, if I may, Mr. Chairman, go a little further than that and say that if the present bill is approved, certainly it would be less likely to introduce a rate reduction at Whitehorse because—clearly this is what zone rates mean—it would be taking money from the more profitable operation and distributing it to reduce to some extent the rates charged in others. This is exactly what the Commission would intend to do.

• 1145

Mr. Nielsen: I am aware of all of those criteria, and I suggest to you that last Tuesday you were much more positive when I put that question to you. You informed me that there would, indeed, be a rate reduction were it not for these amendments being before this Committee.

Mr. Hunt: I do not recall. I am sorry, Mr. Chairman.

Mr. Nielsen: I think you do. All of these criteria are, in fact, met with the size of this contingency fund and the net income picture in Whitehorse at the present time and the rate decrease, whether it is at Whitehorse or throughout the Yukon zone, would in fact be justified, would it not, Mr. Hunt?

Mr. Hunt: Mr. Chairman, as we have tried to point out, the problem here is that the revenue, the profit, you might as well refer to it as that, of the Whitehorse plant is a once-only thing under the present circumstances and it was only available because we were able to postpone the amortization of the debt by such a large amount. What we would have to look at would be how far that one windfall amount, if you like, would go in making a reasonably permanent rate reduction. The Commission really sees little point in bouncing the rates up and down every year and it seems to me it would be far better to have a reasonable stability of rates.

[*Interpretation*]

disposer, alors que d'autres sociétés peuvent se le procurer, sous plusieurs formes.

M. Nielsen: Cela n'est pas là une réponse directe à ma question. Si ces amendements n'étaient pas devant nous, pourrions-nous nous attendre à une réduction du tarif à Whitehorse?

M. Hunt: Je suis désolé. Si ces amendements n'étaient pas devant nous, il me resterait à répondre: pas nécessairement, comme on dit. Je suis désolé, on ne peut pas donner une réponse absolue. Disons comme ça. La Commission essayerait de réduire les tarifs si elle le pouvait, mais il lui faudrait prendre en considération les nécessités du fonds d'urgence. Supposons que cette première exigence est satisfaite. Il faudrait également prendre en considération la croissance et la demande et savoir si on peut leur faire face raisonnablement avec des emprunts ou à partir du fonds de réserve d'urgence en plus d'établir s'il ne faudrait pas encore plus d'argent pour cela. Il faudrait prendre en considération la tendance concernant les frais de fonctionnement et déterminer si cette tendance est à l'augmentation, la diminution ou à l'équilibre. Advenant que les frais de fonctionnement iraient augmentant, cela créerait des difficultés. Et si c'est vraiment possible, je dirais oui, la Commission après avoir pris tous ces facteurs en considération, essaierait d'effectuer une réduction des tarifs.

Je vais même aller plus loin, monsieur le président, et dire que si le bill actuel est approuvé, il y aura moins de chance que ne se produise une réduction de tarif à Whitehorse, car c'est clairement ce que signifient les tarifs de zone régionaux. Il s'agirait de prendre l'argent aux endroits où les choses marchent le mieux pour le distribuer et réduire un peu les taux ailleurs. C'est exactement ce que cherchera à faire la Commission.

M. Nielsen: Je connais tous ces critères, et je pense que, mardi dernier, vous étiez beaucoup plus positif lorsque je vous ai posé cette question. Vous m'avez dit qu'il y aurait assurément une réduction si ces amendements n'étaient pas soumis au Comité.

M. Hunt: Je ne m'en souviens pas. Je suis désolé, monsieur le président.

M. Nielsen: Je pense que si! En fait, toutes ces conditions sont remplies avec la taille du fonds d'urgence, et le chiffre de revenu net à *Whitehorse* actuellement et, qu'il s'agisse de *Whitehorse* ou de l'ensemble de la région du Yukon, la diminution du tarif serait en fait justifiée, n'est-ce pas, monsieur Hunt?

M. Hunt: Monsieur le président, comme nous l'avons souligné, le problème est que le revenu, le profit si vous le voulez, de l'installation de *Whitehorse* est quelque chose d'unique dans les circonstances actuelles. Il n'a pu être réalisé que parce que nous avons pu repousser l'amortissement des dettes dans une grande mesure. Il faudrait savoir si ce genre d'aubaines pourra permettre une réduction des tarifs suffisamment permanente. La Commission n'a guère envie de faire accroître ou diminuer des tarifs chaque année dans tous les sens et il me semble qu'il vaut mieux avoir une bonne stabilité des tarifs.

[*Texte*]

Mr. Nielsen: I do not want to appear impolite, Mr. Chairman, but Mr. Hunt, you are going around in circles and you are not answering questions directly. One only has to look at the profit picture, the net income picture, of the Whitehorse plant to see that it has been steadily increasing each year for the last three years, and it is anticipated that it is going to increase the next year.

Mr. Hunt: No.

Mr. Nielsen: One cannot surely describe a 20-year future of Anvil as a once-only windfall. So I put it to you, Mr. Hunt, and I am sure this question can be answered directly, all of the criteria are present which would justify a rate reduction now in Whitehorse, whether it is applied in Whitehorse or over the whole of the Yukon rate, and we want equalization in the Yukon. I put it to you that those criteria are there now and were it not for this bill the Commission would make that rate reduction. Is that not so?

Mr. Hunt: Not at this point in time, Mr. Nielsen.

Mr. Nielsen: That is not what you told me on Tuesday.

Mr. Hunt: If we could anticipate a similar profit of around $800,000 on an annual basis from the Whitehorse plant, then my answer would be unequivocally, yes, there would be a rate reduction. I am quite positive of that. As we have indicated, we expect to make a profit of maybe $4,000, in other words, more or less break even in this current year. I do not think I can elaborate on that.

Mr. Nielsen: That, Mr. Chairman, is quite specious and I believe Mr. Hunt knows it because the profit picture of NCPC in Whitehorse was substantially less than $800,000 at the time of the first rate reduction and at the time of the second rate reduction. If it were logical that the Commission could have granted a rate reduction with a profit picture of some 800 per cent less at the time they first granted their rate reduction, then surely one should be able to conclude that the rate reduction is justified now and it does not hinge on an $800,000 profit.

The Chairman: A supplementary, Mr. Yewchuk.

Mr. Yewchuk: Mr. Hunt, I wonder whether you might indicate what the cost of amortization is projected to be per year, just to give us a better picture of what you are talking about?

• 1150

Mr. Stott: First, forget about the contingency, that is to stay; that is for the unforeseen. That is insurance money. More than $800,000 will be paid to the Minister of Finance this year, within three weeks' time. This will be the first amortized repayment on the Whitehorse expansion that made the Anvil development possible. Our investment was over $10 million and our capital repayment approaches 10 per cent annually on that. This becomes operating expense, so this year, with increased sales and roughly $1 million extra expense for debt retirement, we will break even. Actually, the budget calls for a $4,000 surplus.

[*Interprétation*]

M. Nielsen: Je ne voudrais pas avoir l'air d'être impoli, monsieur le président, mais M. Hunt, vous n'avancez guère et vous ne répondez pas aux questions. Il suffit de regarder le chiffre des profits et celui des revenus nets, de l'installation de *Whitehorse* pour voir qu'il n'a cessé d'augmenter chaque année au cours des trois dernières années et il est censé augmenter encore l'année prochaine.

M. Hunt: Non.

M. Nielsen: On ne peut certainement pas dire que les 20 années à venir de Anvil sont d'une aubaine qui ne renouvelle pas. Alors, je vous pose, monsieur Hunt, une question à laquelle vous pourriez répondre directement; toutes les conditions sont remplies actuellement pour justifier une réduction des tarifs à *Whitehorse* et qu'elles soient appliquées à *Whitehorse* ou à l'ensemble du Yukon et nous voulons une péréquation dans le Yukon. Je vous dis que ces conditions sont remplies et que s'il n'y avait pas ce Bill, la Commission ferait cette réduction. Mais n'en est-il pas ainsi?

M. Hunt: Pas maintenant, monsieur Neilsen.

M. Nielsen: Ce n'est pas ce que vous m'avez dit mardi.

M. Hunt: Si nous pouvions nous attendre à un profit similaire d'environ $800,000 annuellement à Whitehorse, ma réponse serait très claire, oui, il y aura une réduction. J'en suis sûr. Comme nous l'avons indiqué, nous nous attendons à un profit d'environ $4,000. En d'autres termes, nous pensons simplement équilibrer notre budget cette année. Je crois que je ne peux expliquer plus longuement.

M. Nielsen: Voilà quelque chose de bien spécial, monsieur le président, et je crois que M. Hunt le sait bien, car le chiffre des profits de la Commission à Whitehorse était inférieur à $800,000 lorsqu'on a fait la première réduction et la seconde. S'il était logique que la Commission ait pu accorder une réduction lorsque les profits étaient d'environ 800 p. 100 inférieur lorsqu'ils ont accordé pour la première fois le taux de réduction, on pourrait en déduire que cette réduction est justifiée maintenant et un profit de $800,000 n'est pas indispensable.

Le président: Une question supplémentaire de M. Yewchuk.

M. Yewchuk: Monsieur Hunt, je me demande si vous pourriez nous indiquer quels sont les frais d'amortissement prévus annuellement, pour nous préciser un peu mieux les choses?

M. Stott: D'abord, laissons de côté les fonds de réserve, il ne faut pas y toucher. Ils sont là pour faire face à l'imprévu, c'est une sorte d'assurance. Plus de $800,000 seront payés au ministre des Finances cette année d'ici trois semaines. Ce sera le premier remboursement d'amortissement sur l'expansion de la Whitehorse qui a rendu possible le développement de Anvil. Notre investissement était de plus de 10 millions de dollars et notre remboursements approche les 10 p. 100 annuels. Il s'agit de dépenses de fonctionnement si bien que cette année avec l'augmentation des ventes et environ 1 million de dollars de dépenses supplémentaires pour le rembourse-

[*Text*]

Mr. Yewchuk: What is the total investment in what we are pleased to call the Whitehorse plan?

Mr. Stott: At the moment it is around $17 million.

Mr. Nielsen: This is the debt that you are speaking of that must be retired, with the first payment being made this year?

Mr. Stott: No, $10 million of it, with the first payment this year.

Mr. Nielsen: I see.

Mr. Stott: The original capital investment at Whitehorse was in the neighbourhood of at least $7 million and it was amortized over 40 years. The Anvil development is being amortized over 40 years, I believe, and at a much higher interest rate than the original one.

Mr. Nielsen: What is the difference in the interest rate?

Mr. Stott: When the original plant at Whitehorse was built, I believe the rate was 5 per cent. The original capital development at Whitehorse was done with 4 per cent money and it was completed in 1959.

Mr. Nielsen: And the Anvil development?

Mr. Stott: With respect to the Anvil development there are five amounts that range between 6 11/16 per cent and 8½ per cent.

Mr. Nielsen: Is power being supplied by the Commission to Anvil under contract?

Mr. Stott: I do not believe there is a signed contract. There is an agreement.

Mr. Hunt: Do you know, Mr. Lowe?

Mr. Lowe: There is an agreement, Mr. Chairman. There is no signed contract.

Mr. Nielsen: Is it an agreement in the nature of a contract? Does the NCPC feel contractually bound to supply power to Anvil for a specific term at a specific rate?

Mr. Lowe: Yes, Mr. Chairman, it does.

Mr. Nielsen: What are the terms of that obligation?

Mr. Lowe: I believe the term in time is 20 years and the annual rate is $985,000.

Mr. Nielsen: What does that work out in terms of cost per kilowatt hour?

Mr. Lowe: It depends on the consumption. For the past year it has been approximately 1.7 cents per kilowatt hour, or 1.75, something in that order.

Mr. Nielsen: Would you classify that as commercial use, Mr. Lowe?

[*Interpretation*]

ment des dettes, nous arriverons juste à l'équilibre. En fait, le budget demande un surplus de $4,000.

M. Yewchuk: Quels sont les investissements totaux dans ce que nous appelons l'installation de Whitehorse?

M. Stott: Il s'agit d'environ 17 millions de dollars pour le moment.

M. Nielsen: Il s'agit de la dette dont vous parlez qui doit être remboursée et dont le premier paiement sera effectué cette année?

M. Stott: Non. 10 millions de cela, avec le premier paiement cette année.

M. Nielsen: Je vois.

M. Stott: Les investissements initiaux de Whitehorse ont été d'environ 7 millions de dollars et ont été amortis en 40 ans, je crois. En ce qui a trait à Anvil l'amortissement est également pour 40 ans et à un taux d'intérêt beaucoup plus élevé que le taux initial.

M. Nielsen: Quelle est la différence dans les taux d'intérêt?

M. Stott: Lorsque l'installation initiale a été construite à Whitehorse, je crois que le taux était de 5 p. 100. Le développement initial à Whitehorse a été fait avec de l'argent à 4 p. 100 et était fini en 1959.

M. Nielsen: Et le développement de Anvil?

M. Stott: Pour celui-là, il y a cinq montants qui vont de 6 11/16 p. 100 à 8½ p. 100.

M. Nielsen: Est ce qu-il y a de l'énergie fournie par la Commission à Anvil sous contrat?

M. Stott: Je ne crois pas qu'il y ait un contrat signé. Il y a un accord.

M. Hunt: Monsieur Lowe, le savez-vous?

M. Lowe: Il y a un accord, monsieur le président. Il n'y a pas de contrat signé.

M. Nielsen: S'agit-il d'un accord correspondant à un contrat? La CENC se sent-elle contractuellement tenue de fournir de l'énergie à Anvil pour une durée précise à un taux précis?

M. Lowe: Oui, monsieur le président.

M. Nielsen: Quelles sont les modalités de cette obligation?

M. Lowe: Je crois qu'il s'agit de 20 ans au taux annuel de $985,000.

M. Nielsen: A quoi cela correspond-il en kilowatt-heure?

M. Lowe: Cela dépend de la consommation. Pour l'année passée, cela a correspondu approximativement à 1.7¢ par kilowatt-heure ou 1.75, quelque chose comme ça.

M. Nielsen: Considéreriez-vous cela comme un usage commercial, monsieur Lowe?

[*Texte*]

Mr. Lowe: Industrial use, Mr. Chairman.

Mr. Nielsen: Industrial use. What is the wholesale cost of the industrial power that you supply to the distributor at Whitehorse?

Mr. Lowe: It is 1.25 cents per kilowatt hour, Mr. Chairman.

Mr. Nielsen: Is there a contract between NCPC and the distributor at Whitehorse?

Mr. Lowe: No, there is not a signed contract, Mr. Chairman, but I should point out that the Commission feels bound to supply the power needs of the Whitehorse area. It has done so and will continue to do so.

Mr. Nielsen: Nobody is questioning the supply. Why did the Commission decide that it was desirable to have an agreement in the nature of a contract with Anvil and yet believe that it was not desirable to have an agreement in the nature of a contract with the distributor at Whitehorse?

• 1155

Mr. Lowe: Mr. Chairman, I think one has to recognize the difference in the nature of consumers. The Anvil Mine, similar to any other mine, could be in business for a shorter period of time generally speaking than, say, the general area of Whitehorse—although there are small mines at Whitehorse and some have come and some have gone. But, basically, I think the City of Whitehorse has quite a long-term steady growth rate or, at worst, flattening out in the growth peak, whereas the Anvil development was one which was brought in for a specific reason and is contingent on a number of parameters in the world markets. Therefore the Commission felt it should have some insurance on the term and quantity of power to be supplied.

The Chairman: Mr. Deakon has indicated he wishes to put a supplementary.

Mr. Deakon: Mr. Lowe, what is the cost per kilowatt hour to the consumer in Whitehorse?

Mr. Lowe: This would depend on a number of factors, Mr. Chairman. I think our comparable rates are shown on the graphs we showed you at the last meeting. Our wholesale is 1.25 cents, and the retail rate depends on a lot of factors, not the least of which is demand and consumption. I could show the graphs, if you wish.

The Chairman: I think that was covered adequately last week.

Mr. Hunt: I wonder if I might comment, Mr. Chairman?

The Chairman: Mr. Nielsen, would you allow Mr. Hunt, to expand on Mr. Lowe's answer to your last question?

Mr. Nielsen: The expansions are very interesting but I wish we could get direct answers.

[*Interprétation*]

M. Lowe: Usage industriel, monsieur le président.

M. Nielsen: Usage industriel. A combien revient à Whitehorse l'énergie industrielle que vous fournissez aux distributeurs?

M. Lowe: 1.25 cent par kilowatt-heure, monsieur le président.

M. Nielsen: Y a-t-il un contract entre la CENC et le distributeur à Whitehorse?

M. Lowe: Non, il n'y a pas de contrat signé, monsieur le président, mais je souligne que la Commission se sent tenue de fournir les besoins d'énergie dans la région de Whitehorse. Elle l'a fait et va continuer d'agir ainsi.

M. Nielsen: Personne ne critique l'approvisionnement. Pourquoi la Commission a-t-elle décidé qu'il fallait qu'il y ait un accord correspondant à un contrat avec Anvil et pense-t-elle qu'il n'était pas souhaitable d'en faire autant avec le distributeur de Whitehorse?

M. Lowe: Je pense, monsieur le président, qu'il faut reconnaître la différence de nature entre ces consommateurs. La mine Anvil, comme toute autre mine, pourrait être en service pendant moins longtemps, disons, que toute la région de Whitehorse, bien qu'il y ait de petites mines à Whitehorse et que certaines ne survivent pas très longtemps. Je pense que la ville de Whitehorse a un taux de croissance stable et à long terme où, au pire, une diminution de son taux de croissance, alors que le développement d'Anvil a été fait pour une raison bien précise qui dépend d'un certain nombre de paramètres sur les marchés mondiaux. C'est pourquoi la Commission pense qu'il lui faut avoir quelque assurance sur les mondalités de quantité d'énergie à fournir.

Le président: M. Deakon fait signe qu'il veut poser une question supplémentaire.

M. Deakon: Monsieur Lowe, quel est le prix de revient par kilowatt-heure pour le consommateur de Whitehorse?

M. Lowe: Cela dépend d'un certain nombre de facteurs, monsieur le président. Je pense que nos tarifs comparables sont indiqués sur les graphiques que nous vous avons montrés, à la dernière réunion. Notre prix en gros est de 1.25 cent et le tarif de la distribution dépend d'un grand nombre de facteurs, ne serait-ce que la demande et la consommation. Je pourrais vous montrer des graphiques, si vous le désirez.

Le président: Je pense que cela nous a été suffisamment exposé la semaine dernière.

M. Hunt: Je me demande si je peux m'étendre là-dessus, monsieur le président.

Le président: Monsieur Nielsen, autorisez-vous M. Hunt à continuer la réponse de M. Lowe à votre dernière question?

M. Nielsen: Ces commentaires sont toujours très intéressants, mais j'aimerais que nous obtenions des réponses directes.

[*Text*]

Mr. Hunt: I thought I should expand by saying that, subject to Mr. Lowe's correction, the contract with Anvil is a take-or-pay contract.

Mr. Nielsen: They pay regardless of whether they take.

Mr. Lowe: That is right.

Mr. Nielsen: That is $985,000 over 20 years.

Mr. Lowe: That is correct.

Mr. Nielsen: Those are the whole terms?

Mr. Lowe: That is right.

Mr. Hunt: This was for the protection of the investment that the Commission had to make to supply the market.

Mr. Nielsen: I am a little more interested in the protection of the consumer in the Yukon, particularly at Whitehorse.

Mr. Barnett: Mr. Nielsen, may I ask one supplementary question on this Anvil contract?

The figure mentioned was $985,000 per annum.

Mr. Nielsen: Was it per annum? You did not make that clear.

Mr. Lowe: It was $985,000 per annum.

Mr. Barnett: They pay it whether or not they use any power. Is there any maximum total set which will be supplied at the figure of $985,000 per annum? To take an extreme example suppose Anvil, because of developments in their properties, decided to double their load, would the Commission be bound to continue to supply the required volume of power at that rate? What are the upper and lower ranges of power?

Mr. Lowe: Mr. Chairman, as Mr. Hunt pointed out, it is take-or-pay. The maximum demand that Anvil can call for under this agreement is 9.3 megawatts. Now this includes the town site and the mine. Once they exceed that demand then it becomes a new ball game as far as price is concerned. So if they do exceed that, there would be other negotiations involved. It is also based on a 70 per cent load factor, this being what is normally expected from a mining development. So the load factor does limit the number of kilowatt hours per year.

Mr. Barnett's question is quite pertinent because during the first portion of the year, when the surplus of some $800,000 was generated, Anvil's demand was not 9.3 megawatts in that period because they were tuning up their plant. It since has come very close to the 9.3 megawatts. So they did in effect pay more than the 1.75 cents per kilowatt hour during the initial stages.

Mr. Nielsen: Yes, but that does not represent a year either. It represents eight months of operation. Is that not right?

Mr. Lowe: Yes, but the price charged to Anvil was based on a prorated basis. It was eight months of the year, so they paid two thirds of $985,000. That is an approximate figure.

[*Interpretation*]

M. Hunt: Je voudrais ajouter en ce qui concerne la correction de M. Lowe que le contrat avec Anvil est un contrat de prise ou de payement.

M. Nielsen: Ils paient quelle que soit la quantité qu'ils prennent.

M. Lowe: C'est cela.

M. Nielsen: Il s'agit de $985,000 pour 20 ans.

M. Lowe: C'est juste.

M. Nielsen: Il s'agit là de l'ensemble des modalités?

M. Lowe: C'est juste.

M. Hunt: C'était pour la protection de l'investissement que la Commission a dû faire pour approvisionner ce marché.

M. Nielsen: Je suis plus intéressé par la protection du consommateur dans le Yukon, particulièrement à Whitehorse.

M. Barnett: Puis-je poser une question supplémentaire, monsieur Nielsen, sur ce contrat avec Anvil?

Le chiffre mentionné était de $985,000 par an.

M. Nielsen: Était-ce par an? Vous ne l'avez pas dit de façon très claire.

M. Lowe: Il s'agissait de $985,000 par an.

M. Barnett: Ils les paient, qu'ils utilisent de l'énergie ou non. Y a-t-il un total maximum indiqué qui sera fourni pour les $985,000 par an? Pour prendre un exemple extrême, supposons que Anvil, à cause de développements dans ses installations, décide de doubler sa consommation, la Commission sera-t-elle tenue de continuer à fournir le volume nécessaire d'énergie à ce taux? Quelles sont les limites inférieures et supérieures?

M. Lowe: Monsieur le président, comme M. Hunt l'a souligné, il s'agit de prendre ou de payer. La puissance maximum que Anvil peut prendre au titre de cet accord est de 9.3 mégawatts. Et cela comprend la ville et la mine. Une fois qu'ils dépassent ce chiffre, les prix sont calculés en fonction de cela. Il y aurait d'autres négociations. Cela est basé également sur un facteur de charge de 70 p. 100, ce que l'on attend normalement d'un développement minier. Donc le facteur de charge limite le nombre de kilowatt-heure par an.

La question de M. Barnett est très pertinente parce que, pendant la première partie de l'année, lorsque le surplus de $800,000 a été engendré, la demande de Anvil n'était pas de 9.3 mégawatts parce qu'ils étaient en train de mettre au point leurs installations. Entre-temps cela s'est bien rapproché des 9.3 mégawatts. Donc pendant le début ils ont payé plus que 1.75 cent par kilowatt-heure.

M. Nielsen: Oui, mais cela ne représente pas non plus un an, mais bien huit mois d'opération, n'est-ce pas?

M. Lowe: Oui, mais le prix facturé à Anvil est calculé sur une base proportionnelle. Puisqu'il s'agissait de huit mois de l'année, ils payaient les deux tiers de $985,000 approximativement.

[*Texte*]

• 1200

Mr. Nielsen: I am not tying it in as Mr. Lowe is. I am tying it in with the net income picture.

Mr. Chairman, I understand Mr. Hunt has to leave at 12.15 p.m. and I have some questions on policy that I would like to put to him before he goes. We discussed last Tuesday very briefly what he believed to be the objections to setting up a rate zone for the Yukon and writing it into the bill by way of an amendment.

As I recall his answer at the time it was not desirable so far as he was concerned to do that because of the wish to maintain flexibility so that the Commission might decide to build a large project either in the Yukon or the Northwest Territories and went from there to conclude that it was undesirable to fix rate zones—he was speaking of the Yukon geographical rate zone—so that one side, Yukon or Northwest Territories, would be precluded from taking advantage of "economies of scale", that was the phrase he used, so that the development in the Yukon might go ahead. Then he went on to discuss the attractive power set at Great Bear Lake.

I contend and I want him to test this contention if he can that that reasoning has no bearing whatsoever on the proposal that there is no real objection to setting up a rate zone now and locking it into the legislation by fixing the Yukon geographical limits as a separate rate zone. I suggest in support of that reasoning and against Mr. Hunt's reasoning that this would not impede a development going ahead in the Northwest Territories, exporting power from there to the Yukon, or a development going ahead in the Yukon Territory and exporting power to the Northwest Territories.

I suggest to him that if power in Northwest Territories were generated and imported into the Yukon, that a debit and credit arrangement could be made to be applied, as the case may be, in favour or otherwise wherever the development took place.

I question the economy of supplying an obvious potential market in the Yukon from 350 miles away. It is like supplying something from Ottawa, which does not have the extreme terrain to traverse which the transmission line would and nothing in between, to two thirds of the way to Sault Ste Marie. But what I put to him specifically is that there is no reason why we cannot set up a separate Yukon geographical rate zone now and that his reason is not valid by reason of the arguments I advance. I would like him to test that.

Mr. Hunt: Mr. Chairman, our approach towards this problem is perhaps based to some extent on the difficulty of foreseeing at this point in time some of the complexities that arise if you get into what might be termed a fixed position.

The best we could assess would be that it would be quite difficult to keep an actual check, as it were, on each kilowatt and how it should be charged out from a particular plant. If there were an actual statutory requirement toward this end, we felt we could run into difficul-

[*Interprétation*]

M. Nielsen: Je ne parle pas des mêmes choses que M. Lowe. Je parle du revenu net.

Monsieur le président, je crois que M. Hunt doit nous quitter à 12 h 15 et j'ai quelques questions que j'aimerais lui poser avant qu'il ne s'en aille. Nous avons parlé mardi très brièvement de ce qu'il croyait être les objections à l'installation d'une zone tarifaire pour le Yukon et à son inscription dans le bill par voie d'amendement.

Si je me souviens bien de sa réponse à ce moment-là, cela n'était pas désirable dans la mesure où il était en cause, car à cause du désir de maintenir une certaine souplesse afin que la Commission puisse décider d'édifier un large projet soit au Yukon ou dans les Territoires du Nord-Ouest et arriver ainsi à la conclusion qu'il n'était pas souhaitable de fixer des zones tarifaires—il parlait de la zone tarifaire géographique du Yukon—si bien qu'une région, le Yukon ou les Territoires du Nord-Ouest, seraient empêchés de tirer davantage des économies de l'échelle, pour reprendre l'expression qu'il employait, et que le développement au Yukon puisse continuer. Ensuite, il a parlé des installations du lac du Grand Ours.

Je ne suis pas d'accord et je voudrais bien qu'il me réponde s'il le peut car, à mon avis, ce raisonnement n'a aucune influence sur la proposition portant qu'il n'y ait pas d'objection réelle à fixer une zone tarifaire maintenant et à l'inclure dans la loi en délimitant la zone du Yukon comme étant une zone tarifaire distincte. Pour cela je dis, en ce qui a trait au raisonnement de M. Hunt, que cela n'empêcherait pas le développement de se faire dans les Territoires du Nord-Ouest, qui exporteraient alors de l'énergie au Yukon, ou un développement de se faire dans le Territoire du Yukon qui exporterait alors de l'énergie dans les Territoires du Nord-Ouest.

Je pense que si de l'énergie était produite dans les Territoires du Nord-Ouest et importée au Yukon, on pourrait faire un arrangement de débit et de crédit selon le cas, pour favoriser l'endroit où le développement aurait lieu.

Je mets en doute l'économie de l'approvisionnement d'un marché potentiel évident dans le Yukon depuis une distance de 350 milles. C'est comme si l'on fournissait quelque chose à Sault Ste. Marie en partant d'Ottawa, alors que là-même les conditions géographiques sont beaucoup plus faciles. Mais ce que je lui dis précisément c'est qu'il n'y a aucune raison qui empêche d'installer une zone tarifaire géographique séparée du Yukon et que ce qu'il dit n'est pas valable comme le prouvent les arguments que j'avance. Je voudrais bien qu'il me réponde.

M. Hunt: Monsieur le président, la façon dont nous concevons ce problème dépend peut-être, dans une certaine mesure, de la difficulté de prévoir actuellement certaines des difficultés qui risquent de se produire, si l'on s'engage dans ce que l'on peut appeler une position fixe.

Le plus que nous pouvons dire, c'est qu'il serait tout à fait difficile de vérifier précisément chaque kilowatt-heure et de le tarifer à partir d'une installation particulière. S'il y avait une nécessité statutaire réelle à ce sujet,

[*Text*]

ties in the future that might not even be foreseen today in dealing with this problem.

I agree with Mr. Nielsen that on the surface it appears as if there could be a debit and balance between the two areas. The problem there though might be one of how long this debit and balance would have to continue. Unless the two areas progressed evenly, there might be either a debit one way and a credit the other for many, many years. We could find ourselves in quite an unusual position from an accounting rate zone point of view. And this is really our concern.

Perhaps Mr. Lowe can elaborate on this in detail.

• 1205

Mr. Nielsen: Before he does I want to attempt to shoot those two arguments down in flames. Mr. Hunt says, Mr. Chairman, that it would be difficult to keep track of each kilowatt. Let us take the Great Bear Lake development supplying mining producers in the Yukon or any other producers. Surely it is not difficult to meter at the border, if necessary, or at the site the power that is being used from the hypothetical Great Bear plant. I do not think there is any technical difficulty to be encountered in determining exactly how much power is flowing across any particular boundary.

There is no difficulty now with it interprovincially and, you know, one might see motivation there for liking to see that Yukon-Northwest Territories boundary disappear for the purposes of departmental expediency. So far as the second argument is concerned, how long the debit balance situation would continue, I submit, is really irrelevant because the power that is going to be sold, assuming a hypothetical development at Great Bear Lake, is going to be sold and paid for on site. The contracts or agreements will be made in the same way as with Anvil and Venus Mines, Arctic Mines—a sad case—or United Keno Hill Mines or any other development. It will be paid for. They will either be locked in like Anvil was locked in or it will be paid for as it is used.

Mr. Hunt: Mr. Chairman, when I said, "keep track of each killowatt", perhaps I should have elaborated. Certainly it can be metered. You know how much is sent into one area or another. There is no doubt about that. However, the problem—and there have been many, many hearings in Canada and other parts of the world about electrical power generation and natural gas pricing, and so on—is how you arrive at an allocation of costs to each particular kilowatt. There are many formulae, but there is no absolute way of doing it. Do you regard your base load as having to bear most of the cost up to a certain amount, and is the rest, over and above that, incremental? Are you then sending your incremental power into one area and your base load into another? These are the problems that we foresee we could get into without a reasonable degree of flexibility.

[*Interpretation*]

il nous semble que nous pourrions avoir des difficultés à l'avenir qui ne peuvent absolument pas être prévues aujourd'hui.

Je suis d'accord avec M. Nielsen pour dire que, apparemment, il semble qu'il pourrait y avoir un débit et un équilibre entre les deux régions. Le problème pourtant pourrait être celui de la durée de ce débit et de cet équilibre. A moins que les deux régions ne progressent de la même façon, il pourrait y avoir, soit un débit d'un côté et un crédit de l'autre pendant bien des années. Nous pourrions nous trouver alors dans une position tout à fait désagréable sur le plan comptable pour cette zone tarifaire. Et c'est là vraiment notre préoccupation.

Peut-être M. Lowe peut-il préciser les choses.

M. Nielsen: Avant qu'il ne le fasse, je voudrais essayer de mettre en pièces ces deux arguments. M. Hunt a dit, monsieur le président, qu'il serait difficile de suivre le chemin parcouru par chaque kilowatt. Prenons le cas de l'installation du lac du Grand Ours qui fournit de l'électricité aux mines ou à d'autres branches d'activité dans le Yukon. Il n'est certainement pas difficile de mesurer à la frontière ou à l'endroit même, l'énergie utilisée à partir de l'installation supposée du lac du Grand Ours. Je pense qu'il est extrêmement facile de déterminer de manière absolument précise quelle est la quantité d'énergie qui passe une frontière.

Il n'y a pas de difficulté à cela entre les provinces et je pense que certains voudraient voir la frontière entre le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest disparaître pour faciliter le travail du Ministère. En ce qui concerne le deuxième argument, à savoir la période de temps pendant laquelle le déficit devra se poursuivre, je pense qu'un tel argument manque absolument de pertinence, car l'énergie qui doit être vendue si l'on suppose qu'il y a une installation hypothétique au lac du Grand Ours sera payée sur place. Les contrats et les accords se sont passés de la même façon qu'ils l'ont été avec *Anvil* et *Venus Mines, Arctic Mines* qui est un triste exemple ou, le *United Keno Hill Mines* ou d'autres installations encore. Ou ils paieront, ou ils seront fermés.

M. Hunt: Monsieur le président, lorsque je parlais de suivre à la trace chaque kilowatt, j'aurais dû développer davantage ma pensée. Il est certain que l'on peut mesurer cette consommation. On sait combien on envoie dans telle ou telle zone. Il n'y a aucun doute à ce sujet. Cependant, le problème concerne la question de savoir combien a coûté chaque kilowatt en particulier. Je dois dire en l'occurrence que bien des réunions se sont déroulées pour résoudre le problème au Canada et dans d'autres parties du monde pour chercher à évaluer le coût de la production d'énergie électrique et de gaz naturel. Il y a plusieurs formules, mais il n'y a pas une seule façon de procéder. Est-ce que vous pensez que votre charge minimum doive supporter la majeure partie de la dépense à un certain moment et qu'il doive y avoir une augmentation pour tout ce qui se trouve au-dessus? Allez-vous envoyer votre puissance supplémentaire dans une zone et votre puissance minimum dans une autre zone? Il y a certains problèmes et nous prévoyons qu'ils pourraient être résolus à condition qu'on puisse démontrer une certaine souplesse.

[*Texte*]

Mr. Nielsen: Mr. Chairman, I am going to leave that. I think Mr. Hunt is evading the issue by his technical foot work. However, let me go on, because he has to go in five minutes and there is this other question of policy that I want to get straight with him, which is the question of making the rate-setting powers of the Commission, which are being changed in the amendments, subject to some kind of control.

I suggested on Tuesday some sort of public utilities board. I expressed some reservations about the National Energy Board's performing that function last Tuesday, but since then I have had second thoughts. I want to put it to Mr. Hunt, Mr. Chairman, that there is no real reason—certainly not the reason that Mr. Hunt gave last Tuesday—why the National Energy Board could not sit as a public utilities commission for the purpose of reviewing rates and other similar decisions by the Commission.

Last Tuesday Mr. Hunt stated as the reason for the undesirability of adopting this course that the National Energy Board was responsible to one Minister and the Northern Canada Power Commission was responsible to another, and we could not have this situation. I want to draw his attention to the policy in Alberta where the Alberta Government Telephone System is regulated by the Public Utilities Board of Alberta, both government-appointed bodies and both responsible to different ministers in the provincial set-up. I want to draw to his attention the situation in Manitoba where the Manitoba Hydro is subject to decisions of a government board.

• 1210

But more relevant to our policy examination is the activity of the Canadian National Railways, a government body, Air Canada, a government body, all subject to the rate-setting powers and the tariff-setting powers of the Canadian Transport Commission. Indeed, the Canadian Transport Commission has divided into subcommittees their activities to have a closer control over different aspects of transportation in the country. The CPR indeed is a private enterprise and the rates of private industry are subject to a government commission here in ATC.

I want to draw to his attention also the Canadian Broadcasting Corporation, whose activities are governed by CRTC. I did mention last Tuesday the present thinking in Ontario, at least what appears to be the present thinking, but I think the strongest case that can be made for the National Energy Board being justified in sitting as a utilities board over NCPC and controlling its monopolization in the same way that private enterprise is controlled, is the fact that the rate-setting powers of government transportation facilities in Canada are subject to the public utilities commission function of the Canadian Transport Commission.

An hon. Member: What a record!

Mr. Nielsen: Well, it may be a record, but at least the public has the assurance that whatever rates that Air Canada, for instance, want to set, are subject to the approval of the Air Transport Committee that functions under the CTC. There is no reason why the analogy cannot be drawn on all four here, with NEB performing

[*Interprétation*]

M. Nielsen: Monsieur le président, je vais abandonner cette question. Je pense que, grâce à son habileté technique, M. Hunt essaie d'échapper à la question. Cependant, étant donné qu'il doit partir dans cinq minutes, je voudrais aborder avec lui la question de la politique. Il s'agit de l'établissement des tarifs par la Commission, car ces tarifs sont changés par les amendements et sont soumis à un certain contrôle.

Mardi, je vais suggérer la création d'une commission pour les entreprises de service public. Je vais exprimer certaines réserves sur la façon dont la Commission nationale de l'énergie pourrait exercer cette fonction, mais depuis, j'y ai repensé. Je ne vois pas pourquoi—et ce ne sont certainement pas les arguments données mardi dernier par M. Hunt qui me feront changer d'avis—la Commission nationale de l'énergie ne pourrait pas examiner les tarifs, par exemple, fixés par les entreprises des services publics.

Mardi dernier, M. Hunt s'y est opposé pour la raison que la Commission nationale de l'énergie est responsable devant un ministre et que la CENC est responsable devant un autre ministre. J'aimerais attirer son attendion sur la politique pratiquée en Alberta. Là le système téléphonique gouvernemental est réglementé par la Commission des entreprises de service public de l'Alberta et ces deux organismes sont des organismes gouvernementaux. Ils sont également responsables devant différents ministères, dans le cadre provincial. Je voudrais attirer son attention sur la situation au Manitoba, car dans cette province, la *Hydro Manitoba* dépend des décisions de la commission gouvernementale.

Mais, plus pertinent encore, est le cas des activités du CNR, organisme gouvernemental, d'Air Canada, organisme gouvernemental également, toutes assujetties à la Commission canadienne des transports en ce qui concerne l'établissement des tarifs. En vérité, la Commission canadienne des Transports s'est divisée en sous-comités de manière à contrôler de manière plus étroite les différents aspects du transport dans le pays. En fait, le CPR est une entreprise privée, et les tarifs pratiqués par l'industrie privée sont soumis à une commission gouvernementale ici, à la CTA.

Je voudrais également attirer son attention sur le cas de la société Radio-Canada dont les activités sont réglementées par la CRTC. J'ai dit, mardi dernier, quelle opinion prévalait selon moi dans l'Ontario; mais je pense que la principale raison pour laquelle la Commission nationale de l'Énergie devrait traiter des questions d'entreprise de service public dans le cadre de la CENC, de la même façon que les entreprises privées sont contrôlées, et le fait que les transports au Canada sont soumis au contrôle de la Commission des entreprises du service public de la CCT.

Une voix: Quel record!

M. Nielsen: Il s'agit peut-être là d'un record, mais le public a au moins l'assurance que quels que soient les taux pratiqués par Air Canada par exemple ceux-ci sont soumis à l'approbation de la Commission du transport aérien qui fonctionne sous l'autorité de la CCT. Je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas faire une parallèle

[*Text*]

the same function and thereby protecting the public from the public monopolies or monopoly, if it is just as likely to use those powers as a private monopoly.

Mr. Hunt: Mr. Chairman, I think one aspect of it I did fail to point out when I was discussing this item on Tuesday was that in the Act now, and of course in the proposed amendment, the establishment of rates is intended to be done with the approval of the Governor in Council. This was thought of as being the way in which the Commission's recommendation with respect to rates would be reviewed. I do not think I need to elaborate on the fact. A recommendation to the Governor in Council is subject to scrutiny by many ministers who can as they wish refer such a recommendation for further study. This was really the way in which this factor was intended to be covered. I did fail to point that out.

Mr. Nielsen: Mr. Hunt, you know and I know, and certainly Mr. Lowe knows, that the setting of rates in a utility such as the supply of electrical power involves an extremely high degree of expertise, expertise that certainly no minister has or would expect to have in rate-setting procedures. One only has to look at public utilities commissions in the country to know that they are composed of extremely expert people in their own field because of the complexity of the subject matter with which they deal. That kind of expertise is available on the NEB. It certainly is not available in the Cabinet, with great respect to the Cabinet. It is a highly specialized field, I think Mr. Hunt will agree, and I put it to him that it would be desirable to have this kind of review. It would save the Commission from a good deal of embarrassment and criticism by having this kind of review procedure setup, who could criticize, as I am doing now, the fact that no rate reductions have been granted, if the said no rate reduction is justified—another real advantage for perhaps reconsidering this idea of reviewing.

The Chairman: Do you have a supplementary, Mr. St. Pierre?

Mr. St. Pierre: I have a question, Mr. Chairman, but it is not on this particular point.

The Chairman: Do you have further questions, Mr. Nielsen?

Mr. Nielsen: I just want to ask this last question, that in view of these representations, if Mr. Hunt would take a real hard second look at that, and perhaps the next time he appears before the Committee he might be able to say to us that perhaps the point has been made and we would like to set up this machinery for review.

Mr. Hunt: Mr. Chairman, I certainly undertake that we will go over very carefully the thoughts advanced and look at it again.

[*Interpretation*]

entre les quatre cas, et pourquoi la Commission nationale de l'Énergie n'exercerait pas les mêmes fonctions qui permettraient de protéger les usagers d'un monopole public s'ils se comportent comme un monopole privé.

M. Hunt: Monsieur le président, je pense que je n'ai pas illustré un point important, mardi dernier; en effet, dans la loi et évidemment dans l'amendement tel qu'il est proposé, l'établissement des tarifs doit se faire avec l'approbation du gouverneur en conseil. C'était là le moyen que l'on avait envisagé pour permettre à la Commission de faire entendre ses recommandations quant aux tarifs. Je pense qu'il est utile que j'insiste là-dessus. Une recommandation du gouverneur en conseil est sujette à examen par plusieurs ministres et ceux-ci peuvent par conséquent formuler diverses recommandations à ce sujet. C'est ainsi que l'on avait essayé de résoudre le problème. J'ai en effet oublié de faire ressortir cet élément.

M. Nielsen: Monsieur Hunt, vous savez tout comme moi—et nous ne doutons pas que monsieur Lowe le sache également—que l'établissement de tarifs dans une entreprise publique telle que celle chargée de fournir l'énergie électrique suppose une spécialisation extrêmement poussée de la part des personnes qui fixent ces tarifs. Or on ne saurait exiger de la part d'un ministre qu'il fasse preuve de telle compétence. Il suffit de jeter un coup d'œil sur les commissions des entreprises publiques dans le pays pour se rendre compte quelles sont composées de personnes extrêmement spécialisées dans leur propre domaine, étant donné la complexité des matières dont elles traitent. C'est le cas par exemple de la Commission nationale de l'Énergie. Avec tout le respect dû au Cabinet, il faut bien reconnaître que ses membres ne sont pas des spécialistes. Il s'agit là, monsieur Hunt, de domaines extrêmement complexes et spécialisés, et je pense par conséquent que cette modification devrait être apportée. Si cette procédure d'examen était mise sur pied, cela épargnerait à la Commission bon nombre de critiques. On ne lui reprocherait plus, en effet le fait que des réductions tarifaires n'aient pas été accordées, si la Commission nationale de l'Énergie jouait le rôle d'organe d'examen des entreprises du service public et décidait qu'aucune réduction tarifaire n'est justifiée. C'est donc un autre argument en faveur de l'idée de contrôle.

Le président: Monsieur St. Pierre avez-vous une question supplémentaire?

M. St. Pierre: J'ai une question, monsieur le président, mais pas sur ce point particulier.

Le président: Avez-vous d'autres questions, monsieur Nielsen?

M. Nielsen: Je voudrais simplement poser une dernière question, monsieur le président, concernant la question des instances présentées. Si M. Hunt voulait bien se donner la peine de procéder à un examen complet de la question, nous pourrions peut-être discuter de l'établissement d'un tel procédé lors de sa prochaine comparution devant le Comité.

M. Hunt: Monsieur le président, je m'engage à ce que, lors de notre prochaine réunion, nous examinions en détail les idées proposées.

[*Texte*]

The Chairman: Thank you, Mr. Hunt.

Mr. St. Pierre.

Mr. Buchanan: I have a supplementary on that question, Mr. Chairman. Are there any other public utility operations in Canada which are subject to regulation? I know in B.C. they have a board but it is not empowered to regulate the public body. It only regulates, I think, Okanagan West Power Company. Is there anywhere else in Canada where public power operations are subject to regulations or review by some sort of board or public utilities commission?

• 1215

Mr. Hunt: Not that I am aware of. Mr. Lowe might know.

Mr. Lowe: Mr. Chairman, not that I am aware of, except that Mr. Nielsen did mention Manitoba. Before commenting on this I think a person would have to know what the terms of reference are of the Manitoba Hydro. The Northern Canada Power Commission is bound by its Act to be self-sufficient and cannot sustain a loss. I think this to a great extent covers rate structures, whatever they may be.

Secondly, as Mr. Hunt pointed out on Tuesday, the fundamental reason for a public utilities commission is to regulate the rate of return or the profit of privately-owned companies and this does not follow with a publicly-owned corporation.

Mr. Nielsen: Mr. Lowe, while the Act does stipulate that the Commission's projects must be self-liquidating, as it was put by Mr. MacKinnon when he introduced the legislation, the Act also requires each plant at the moment to be self-liquidating. That certainly has not been the history of NCPC, far from it.

The Chairman: Mr. St. Pierre.

Mr. St. Pierre: Mr. Chairman, I have a couple of questions regarding the economies of the Great Bear development and the Granite Canyon development. It goes without saying that unless you have a market, neither one of them is economic, but assuming that the potential market does develop for either of these, which will produce the cheapest power? As I say, we must assume that the potential market develops for one or both.

Mr. Lowe: The Great Bear site, Mr. Chairman, is by far the more economic site to develop. From what we know of it to date, and this is quite preliminary so far on the Great Bear, the cost in dollars per horsepower to develop sites on the Great Bear River is approximately half of the initial development at least of Granite Canyon. Basically, as Mr. St. Pierre said, we are looking at the market. This is another particular point because the Great Bear Lake we feel is closer to more potential markets perhaps than the Granite Canyon on the Pelly River.

[*Interprétation*]

Le président: Merci, monsieur Hunt.

Monsieur St. Pierre.

M. Buchanan: J'ai une question supplémentaire à ce sujet monsieur le président. Y a-t-il d'autres entreprises de service public, au Canada, assujetties à de tels règlements? Je sais qu'en Colombie-Britannique il existe une Commission, mais cette commission n'a pas compétence pour réglementer les activités des organismes publics. Elle n'a de compétence que pour réglementer, sauf erreur, la société Okanagan ouest Power. Y a-t-il au Canada un autre cas de société publique soumise à une réglementation ou à un contrôle de la part d'une commission des entreprises publiques?

M. Hunt: Je ne crois pas qu'il y en ait. M. Lowe le sait peut-être.

M. Lowe: Monsieur le président, je ne crois pas non plus, sauf que M. Nielsen a mentionné qu'il y en avait au Manitoba. Avant de commenter à ce sujet, je pense qu'il faudrait savoir d'abord en quoi consiste le mandat de l'Hydro du Manitoba. La Commission d'énergie du Nord canadien doit, en vertu de la loi qui la constitue, se suffire à elle-même et ne peut pas souffrir de perte. Je pense que cela couvre en grande partie la structure des taux, quelle qu'elle soit.

En deuxième lieu, comme M. Hunt l'a fait remarquer mardi, la raison fondamentale pour laquelle une Commission des services d'utilité publique est créée est de réglementer le taux des recettes ou des profits réalisés par les sociétés privées et cela n'implique pas une corporation de l'État.

M. Nielsen: Monsieur Lowe, la Loi stipule bien que les programmes de la Commission doivent se financer par eux-mêmes, comme l'a dit M. MacKinnon lorsqu'il a présenté la projet de loi. La Loi exige aussi que chaque installation actuelle soit indépendante financièrement. Ce n'est pas du tout ce qui s'est passé jusqu'à aujourd'hui dans le cas de la Commission d'énergie du Nord canadien.

Le président: Monsieur St. Pierre.

M. St. Pierre: J'ai une ou deux questions à poser en ce qui concerne les finances de l'entreprise de la grande rivière de l'Ours et de celle de Granite Canyon. Il va sans dire, si l'on n'a pas de marché, aucune de ces entreprises n'est vraiment économique, mais en présumant qu'un marché éventuel s'ouvre pour l'une ou l'autre, laquelle produira de l'énergie à meilleur marché? Comme je le dis, nous devons présumer qu'un marché éventuel s'ouvre pour l'une des deux entreprises ou pour les deux.

M. Lowe: Le site de la grande rivière de l'Ours, monsieur le président, est de loin le site le plus économique à développer. D'après ce que nous en savons aujourd'hui —et nous n'en sommes qu'aux préliminaires en ce qui concerne la grande rivière de l'Ours—le coût par cheval-vapeur dans le cas d'une entreprise sur la grande rivière de l'Ours est d'environ au moins la moitié de l'entreprise de Granite Canyon. Comme M. St. Pierre l'a dit, nous tenons compte du marché. C'est une autre question particulière parce que le grand lac de l'Ours est, à notre avis, plus près du plus grand nombre de marchés éventuels, peut-être, que le Granite Canyon sur la rivière Pelly.

[*Text*]

Mr. St. Pierre: In terms of potential markets, if the gas pipe line comes across and out near Norman Wells and down the Mackenzie Valley, or both the gas and the oil pipe lines come out, are these significant in terms of power needs?

Mr. Lowe: Yes, they would be very significant, Mr. Chairman, in places where relatively cheap power is available. I think it would be fair to say that most gas and oil pipe line pumping and compressor stations are electrically powered. They could supply their own power with turbines, especially off a gas line, but I believe that these companies would prefer electric power if the rates are competitive.

Mr. St. Pierre: Would either one of those lines, or would both of them be sufficient for the Great Bear development?

Mr. Lowe: We have preliminary figures, Mr. Chairman, some of which are conflicting. On some of the figures, I think maybe the pipe line power requirements would exceed that of the Great Bear River. On others they would be less than the total potential of it. I think the studies are too preliminary to answer that.

Mr. Nielsen: On a point of order, may I ask if Mr. Lowe has to go away with Mr. Hunt?

The Chairman: No, he does not have to.

Mr. Nielsen: Good.

The Chairman: Mr. Nielsen, shall we excuse Mr. Hunt?

Mr. Nielsen: I have some more policy questions but I cannot put them today if Mr. Hunt has to go.

The Chairman: We are assured that Mr. Hunt will return at the request of the Committee at any time. Thank you, Mr. Hunt.

Mr. St. Pierre: I have one final question on this, which relates to the interchange of power between the two regions. Again I am assuming pipeline activity down on the MacKenzie. It seems to me, and I would like your opinion on this, that the result of development on Great Bear in response to pipeline activity could result in cheaper power flowing into the Yukon area. Would this be correct?

Mr. Lowe: Yes. This is exactly the point, Mr. St. Pierre.

Mr. St. Pierre: Thank you.

The Chairman: Gentlemen, we have with us this morning Mr. Choate, who is the Vice-President of Yukon Electric, and Mr. King who is President of the Yukon Electrical Company Limited.

Mr. Barnett: Mr. Chairman, there is one question I would like to ask, which is closely related to the one just asked by Mr. St. Pierre. I am wondering, before you proceed with this, if I might be allowed . . .

[*Interpretation*]

M. St. Pierre: En ce qui concerne les marchés éventuels, si le pipeline à gaz passe par Norman Wells ou tout près, et descend la vallée Mackenzie, ou si le pipeline à gaz et celui à pétrole sont réalisés, est-ce qu'ils sont importants en ce qui concerne les besoins en énergie?

M. Lowe: Oui, il serait très important, monsieur le président, dans des endroits où l'énergie est relativement peu coûteuse et disponible. Je pense qu'il serait juste de dire que la plupart des stations de pompage et de compression des pipelines de gaz et de pétrole fonctionnent au moyen d'énergie électrique. Ils pourraient fournir leur propre énergie au moyen de turbines, spécialement à partir d'un pipeline à gaz, mais je crois que ces compagnies préféreraient l'énergie électrique si les taux étaient compétitifs.

M. St. Pierre: Est-ce que l'un ou l'autre de ces pipelines, ou les deux, serait suffisant pour l'entreprise de la grande rivière de l'Ours?

M. Lowe: Nous avons des données préliminaires, monsieur le président, dont quelques-unes s'opposent. D'après certains de ces chiffres, je pense que les besoins des pipe-lines en énergie dépasseraient ceux de la grande rivière de l'Ours. D'après d'autres chiffres, ils seraient inférieurs au potentiel total de cette installation. Je pense que les études ne sont pas assez avancées pour répondre à cette question.

M. Nielsen: J'en appelle au Règlement, puis-je demander si M. Lowe doit partir en même temps que M. Hunt?

Le président: Non, il n'a pas à le faire.

M. Nielsen: Bien.

Le président: Monsieur Nielsen, est-ce que nous permettrons à M. Hunt de partir?

M. Nielsen: J'ai d'autres questions à poser au sujet de la politique, mais il m'est impossible de le faire si M. Hunt est obligé de partir.

Le président: On nous assure que M. Hunt est disposé à revenir dès que le Comité lui en fera la demande. Merci, monsieur Hunt.

M. St-Pierre: Une dernière question relative au pouvoir éventuel dont disposent les deux régions. Je suppose qu'un pipe-line sera construit le long du cours du MacKenzie. Pourriez-vous me dire si ce pipe-line permettrait au Yukon de disposer d'une énergie à meilleur marché.

M. Lowe: Oui. C'est bien ça, monsieur St. Pierre.

M. St. Pierre: Merci.

Le président: Messieurs, nous avons parmi nous aujourd'hui, M. Choate, vice-président de la société *Yukon Electrical Company Limited* et M. King, président de ladite Société.

M. Barnett: Monsieur le président, j'aimerais poser une question qui se rattache à celle déjà posée par M. St-Pierre. Permettrez-vous dès lors . . .

[*Texte*]

Mr. Nielsen: There are several questions that I have to ask too. We have got only about 45 minutes left for these two witnesses.

The Chairman: The problem is that Mr. Choate and Mr. King have other things which they have scheduled for tomorrow and for later today, and we would like, if it is at all possible, not to interfere with their other plans.

Mr. Barnett: I will defer. Mr. Lowe, I assume, will be available to us later on again.

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Choate, I understand that you have a statement to make to the Committee. Would you like to come forward?

Mr. King, the President of Yukon Electric, will give us an opening statement, and this will be followed by a more detailed brief by Mr. Choate.

We are very happy to have you again before the Committee Mr. King. You were before us a year and a half ago, or so I believe.

Mr. E. W. King (President, Yukon Electrical Co.): Yes. Thank you Mr. Chairman. As some of you will remember, we appeared two years ago and presented a fairly full submission on the activities of our company. For those who are new to the Committee, Mr. Chairman, I will briefly review that.

The Yukon Electrical Company has been in existence since 1901, and over the intervening years has reached the point where it now serves 17 communities and settlements in the Yukon—sixteen plus one just across the B.C. border.

The largest is Whitehorse, where we purchase a large part of our supply from the Northern Canada Power Commission, and we also operate two small hydro plants.

In the other communities, Watson Lake, Haines Junction up the Alaska Highway Beaver Creek, and as far north as Old Crow and a number of other places, we serve with small diesel plants.

A related company, Northland Utilities Limited, supplies electric service in Hay River, Providence, and Enterprise, also from diesel plants.

Our basic concern with the proposed amendment lies with the zoning of rates, which in our judgment will expose us to the possibility of rate-cutting practices against which we would have no defence, and in a period of time would simply put us out of business. We would like to state that if it is the government policy that investor-owned utilities should not operate in the North that this be done with a bill that would accomplish this fact rather than leave us to wither on the vine over a period of years in situations where we would find ourselves compelled to compete with the federal government in rate-making.

• 1225

At the particular moment, one area of concern would be Hay River which I mentioned we served; we have a franchise there which expires this year. It is our understanding that the Northern Canada Power Commission has had discussions with the community. Whether they are offering to serve, we do not know but in any event

[*Interprétation*]

M. Nielsen: Moi aussi j'ai plusieurs questions à poser. Nous ne disposons plus que 45 minutes pour nos deux témoins.

Le président: Messieurs Choate et King ont tous deux pris d'autres dispositions pour aujourd'hui et demain et nous aimerions dans la mesure du possible ne pas déranger leurs plans.

M. Barnett: D'accord. Je suppose que M. Lowe pourra comparaître devant nous un autre jour.

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Choate, vous avez une déclaration à faire devant le Comité. Voudriez-vous prendre la parole?

M. King, président de la *Yukon Electric* fera une déclaration liminaire qui sera suivie d'un mémoire plus détaillé présenté par M. Choate.

Nous sommes très heureux de vous avoir de nouveau, parmi nous, monsieur King. Si je me souviens bien, vous étiez ici il y a environ un an et demie.

M. E. W. King (président de la Yukon Electrical Company): En effet, monsieur le président. Certains d'entre vous se souviendront peut-être qu'il y a deux ans nous vous avions présenté un mémoire circonstancié sur les activités de notre société. Je ferai un bref résumé de ces activités à l'intention des nouveaux membres du Comité.

La *Yukon Electrical Company,* fondée en 1901, a atteint le state où, à l'heure actuelle, elle dessert 17 communautés dans la région du Yukon, ou plus précisément 16 dans le Yukon et une, de l'autre côté de la frontière de la Colombie-Britannique.

La plus grande de ces communautés est White Horse, où nous achetons une quantité importante de l'électricité de la société *Northern Canada Power Commission.* Nous avons également deux petites stations hydroélectriques.

Dans les autres communautés, notamment Watson Lake, Haines Junction sur la route de l'Alaska, Beaver Creek, Old Crow dans le nord ainsi que dans plusieurs autres endroits, nous utilisons des installations diesel.

Une société filiale, la *Northland Utilities Limited,* fournit de l'électricité à Hay River, Providence et Enterprise, également à partir d'installations diesel.

Or, l'amendement proposé nous préoccupe essentiellement en raison de la possibilité de voir s'établir la fixation des prix suivant des zones, ce qui nous exposerait à une guerre des prix contre laquelle nous serions sans défense et qui éventuellement provoquerait notre faillite. Si le gouvernement ne désire pas voir de sociétés privées dans le Nord, nous préférerions que le présent bill le dise explicitement, plutôt que de nous faire péricliter pendant de longues années en nous obligeant à concurrencer le gouvernement fédéral dans le domaine des prix.

Ce problème se pose à l'heure actuelle à Hay River où nous fournissons de l'électricité. Or notre permis expire cette année. Je crois savoir que la *Northern Canada Power Commission* a examiné cette question avec la communauté. J'ignore s'ils ont l'intention de leur vendre de l'électricité, mais en tout état de cause nous serions en

[*Text*]

you can see the difficulty if they choose to undercut us. We have nowhere to turn.

Similar situations can clearly arise from time to time in the Yukon. For that reason we very much ask that we be afforded the protection of a regulatory board over the rate-making procedures that the Commission will have in the future. That protection was introduced in the original legislation through the mechanics of requiring each separate plant system to be self-supporting. But if the earnings from a situation such as that in Whitehorse which clearly have been profitable to the Commission can be used to compete with us in other parts of either the Yukon or the Territories, then there is just simply no place we can turn. Mr. Chairman, that is my basic concern.

The Chairman: Thank you, Mr. King. Mr. Choate. I think it would be preferable if we heard from both witnesses before asking questions.

Mr. R. H. Choate (Vice-President, Yukon Electrical Co.): Mr. King has pretty well stated our concern that we need the regulatory protection. To enlarge on that, Mr. Hunt said that the zone concept would set the rates on that basis. We still feel there should be some method whereby any customer or class of customer within the zone such as the Yukon Territory could be ensured that his rate bore a proper relationship so far as the cost of service to provide that facility to him. At the present time, we are working alongside the Northern Canada Power Commission in the Yukon and there are clear indications that the rates have not been set on this basis.

We are very concerned about this continued practice particularly if the amendments are allowed to become law. I think we have clearly demonstrated that. We have done a very good job in the Yukon. We have been there a long time and certainly we would like to stay and we have been encouraged at most every turn of our development by various branches of the federal government.

There is a measure of rate equalization in effect now in the Yukon. It is somewhat different to the one that was proposed in our brief of 1969. This was done by the Commissioner whereby the income tax moneys that were returned to the territorial government are used to equalize all the residential rates on the Yukon electrical system to a rate of 2.5 cents for the first 300 kilowatt hours which, incidentally is lower than the rates in Vancouver and in the communities served by the Northern Canada Power Commission. The amount of money required to lower the rates comes from the Yukon consolidated revenue funds.

Mr. Nielsen: Have you extra copies of the brief?

Mr. Choate: I have a number of copies here. I notice a number of new members on the Committee and I have those here.

The Chairman: Mr. Choate, I wonder if you could go through on a step-by-step basis. I still do not have it clear in my mind how the new rate-setting structure that

[*Interpretation*]

mauvaise posture s'ils décidaient de vendre moins cher que nous.

Des situations analogues pourraient se présenter à maintes reprises dans le Yukon. C'est la raison pour laquelle nous demandons que soit instituée une commission munie du pouvoir de réglementation relativement à la façon dont la Commission fixerait ses tarifs d'électricité à l'avenir. La loi originale prévoyait en effet une telle protection, du fait que toutes les stations devaient obligatoirement subvenir à leurs besoins. Or, si les bénéfices que la Commission retire de ces ventes d'électricité à Whitehorse peuvent servir à nous concurrencer dans d'autres parties du Yukon ou des Territoires du Nord, il ne nous reste aucune issue. Tel est, monsieur le président, l'essentiel de notre problème.

Le président: Merci, monsieur King. Je donne la parole à M. Choate, car je crois que nous ferions mieux d'entendre nos deux témoins avant de passer aux questions.

M. R. H. Choate (vice-président, Yukon Electrical Co.): M. King a fort bien expliqué les raisons pour lesquelles nous aurions besoin de mesures de protection réglementaires. Toujours à ce propos, M. Hunt disait que les tarifs seraient déterminés selon les autres. Nous estimons qu'il doit exister une méthode qui permettrait à tout client ou groupe de clients d'une zone telle que le Yukon, d'être assurée que le prix de l'électricité est en rapport avec les frais d'exploitation. Or nous avons travaillé avec la *Northern Canada Power Commission* dans le Yukon et nous savons pertinemment que les prix n'ont pas été déterminés en fonction de ce facteur.

Ceci nous tracasse vivement, et nous préoccupera d'autant plus que ces amendements seront adoptés. J'estime que nous avons fait œuvre utile dans le Yukon. Cela fait en effet longtemps que nous y travaillons et nous aimerions continuer à le faire, d'autant plus que nous avons reçu des marques d'encouragement aux divers stades de notre développement de la part de diverses directions du gouvernement fédéral.

Il existe une certaine égalisation des tarifs dans le Yukon, à l'heure actuelle. Elle diffère toutefois de ce que nous avions proposé dans notre mémoire de 1969. C'est la Commission qui a décidé que l'impôt sur le revenu perçu par le gouvernement des Territoires serait utilisé en vue d'égaliser tous les tarifs résidentiels du système électrique du Yukon, qui seraient ainsi portés à un taux uniforme de 2.5c. pour les 300 premiers kilowatts-heures, ce qu'il va sans dire est inférieur aux tarifs de Vancouver et des communautés desservies par la *Northern Canada Power Commission.* La diminution des tarifs d'électricité s'est faite au moyen de l'argent provenant du *Yukon Consolidated Revenue Fund.*

M. Nielsen: Avez-vous des copies supplémentaires du mémoire?

M. Choate: J'en ai quelques-unes ici. On pourrait les faire distribuer aux nouveaux membres du Comité.

Le président: Monsieur Choate, pourriez-vous nous donner un exposé détaillé du problème, car je ne comprends toujours pas pourquoi le nouveau mode de fixa-

[*Texte*]

will result from the bill will adversely affect you. Could you go through on a step-by-step basis showing how it will affect you so that it will be clear in our minds.

Mr. Morison: Could we not draw those out with questions?

The Chairman: Fine. I thought if we had this as the beginning, it might allow us to be more precise in our questioning as well.

Mr. Nielsen: Mr. Chairman, it would probably enable more comprehensive questioning if Mr. Choate could produce the briefs that he has available for members, the briefs that were presented two years ago.

Mr. Choate: Yes, I have them here.

Mr. Nielsen: Perhaps the Clerk could distribute them.

Mr. Choate: Mr. Chairman, to answer your question our concerns now lie mainly in the Yukon and in particular in the Hay River area.

In the Whitehorse area as has been testified to earlier, Anvil does possess a contract with the federal government; we do not. There has recently been a very large expenditure made to provide diesel power and certainly we are not going to argue that this was not the correct step in providing the additional capacity required but we are concerned that the additional cost of operating this facility is borne equally by all those who benefit from the facilities provided. We do purchase at a number of other points from the Commission and certainly we have some thoughts that the rates there have been set on a more or less arbitrary basis and do not really reflect the true cost of service compared to the same facilities being provided directly by the Commission to other people.

The other point of course is that if—and we are hopeful—there are future developments in the Yukon and additional power sources will have to be provided that the same will apply, that the cost of providing these facilities will be shared on an equitable basis by those who benefit from the facility.

The Chairman: Mr. Borrie, you indicated you had a question.

Mr. Borrie: Yes, Mr. Chairman, for Mr. King or Mr. Choate as I suppose you are both working in unison on this.

I get the impression from your statement, Mr. King, that you feel you cannot supply power at rates comparable to those that are established from time to time by the NCPC.

Mr. King: I do not want to leave a misimpression, Mr. Chairman. The point was that if the Commission could use the profits of say, the Whitehorse operation to put in a loss leader rate at Hay River below our cost or below anybody's cost, then obviously we would be forced to the wall. As I understand the zone-rate concept which Mr. Hunt outlined for you, the intent would be to use those areas where they are making a profit to subsidize their rates in other places. If you subsidize them clearly they will be serving at less than cost. If they can then go to the town of Hay River and offer to serve at less than

[*Interprétation*]

tion des tarifs d'électricité prévu par le présent bill devrait porter préjudice à votre société.

M. Morison: Nos questions serviraient peut-être à éclaircir ce point.

Le président: Je suis d'accord. Je pensais cependant qu'un tel éclaircissement nous permettrait de poser des questions plus précises.

M. Nielsen: Je crois que nos questions seraient plus valables si M. Choate pouvait faire distribuer le mémoire qu'il nous avait soumis il y a deux ans.

M. Choate: Voici les mémoires.

M. Nielsen: Le greffier pourrait peut-être nous les distribuer.

M. Choate: C'est le Yukon et la région de Hay River qui nous causent les préoccupations les plus vives.

Ainsi dans la région de Whitehorse, la Société Anvil a passé un contrat avec le gouvernement fédéral alors que tel n'est pas notre cas. Des capitaux importants ont été investis récemment en vue de la production d'électricité à partir d'installation diesel, ce qui était certainement justifié, mais nous voudrions être assurés que les groupes supplémentaires de ces nouvelles installations sont répartis équitablement parmi tous ceux qui en profitent. Nous achetons en effet de l'électricité de la Commission en divers endroits, et nous sommes d'avis que les taux y ont été fixés de façon plus ou moins arbitraire, et non en fonction du coût réel de l'électricité.

Par ailleurs nous espérons que si de nouvelles stations sont construites à l'avenir dans le Yukon, le coût en sera réparti équitablement parmi tous ceux qui en profiteront.

Le président: Monsieur Borrie, vous avez une question, je crois.

M. Borrie: En effet, monsieur le président, j'aimerais poser une question, à M. King ou à M. Choate.

Si je vous ai bien compris, monsieur Choate, vous estimez ne pas être à même de fournir de l'électricité à des taux comparables à ceux fixés périodiquement par la NCPC.

M. King: Je ne voudrais pas créer de malentendu, monsieur le président. Ce que je voulais souligner, c'est que si la Commission peut utiliser les bénéfices qu'elle retire de son installation de Whitehorse pour imposer des prix à Hay River inférieurs à nos coûts de revient ou à ceux de toute autre société, nous serions, bien entendu, placés au pied du mur. Si j'ai bien compris le système de zonage exposé par M. Hunt, le profit retiré des régions bénéficiaires serait utilisé pour subventionner les prix dans d'autres régions. Alors si vous subventionnez le prix, cela revient à dire que vous vendez en dessous du

[*Text*]

cost, using their earnings from elsewhere in their operations, we simply cannot do that.

The Chairman: Are you in competition with anyone in Hay River?

Mr. King: We serve Hay River at the present time; our franchise expires this year. As I mentioned, our understanding is that the Commission has been talking to the town.

The Chairman: So, in effect, you are in competition with the Commission for the franchise?

Mr. King: That is what I am saying.

Mr. Borrie: This is a customary arrangement of reducing rates in other regions in provinces where public utilities are in operation, is this not the case?

Mr. King: Where you are regulated, you are required to supply your service on a cost-of-service basis. The regulating authority in Alberta, the Public Utilities Board, determines what that cost of service is: your rates must match up with your costs. In British Columbia, we have what we call a postage-stamp rate for residential service which does not reflect cost of service.

Mr. Borrie: There is a difference depending on where the source is, whether it be hydro...

Mr. King: I do not believe in B.C. that it is.

Mr. Borrie: My last knowledge of it was this.

• 1235

Mr. King: In our operation at Hay River we have designed rates to reflect our cost of services, and there is no escaping that.

If we are to be placed in the position of competing with someone who does not have that constraint, we will be, I would say, just finished.

Mr. Borrie: Public and private utilities are not compatible in the same region and this is really what you are getting at, is it not?

Mr. King: No, what I am saying is that if we are both regulated as to ratemaking, the same rules would apply to us and we would have no concern at all about our future.

Mr. Borrie: What are your comments on the NCPC, not only being responsible for the generation of power, but also for the distribution of power in the territories?

Mr. King: We feel that we can do a better job. We are tooled up, most of them work inside in this business; we have home economists who send out little booklets to our customers showing cooking recipes and this kind of thing; we are much more adapted to the distribution side and we have suggested from time to time that a recognition of division of roles would be very useful in the North.

[*Interpretation*]

prix de revient. Donc si la Commission vend de l'électricité à Hay River en deçà de son prix de revient, grâce à ce profit retiré d'autres régions, nous par contre, nous ne sommes pas à même de le faire.

Le président: Avez-vous des concurrents à Hay River?

M. King: Nous vendons de l'électricité à Hay River à l'heure actuelle et notre permis expire cette année. Ainsi que je l'ai déjà mentionné, je crois savoir que la Commission a déjà examiné cette question avec la ville.

Le président: Ce qui revient à dire en fait que c'est la Commission qui est votre concurrent en vue de l'obtention de ce permis.

M. King: C'est bien ce que je disais.

M. Borrie: N'est-ce pas la façon normale de réduire les tarifs dans les provinces où l'électricité est produite par l'État.

M. King: Lorsqu'il y a réglementation, on est obligé de fournir l'électricité sur la base du coût de revient. Or, dans l'Alberta, c'est le *Public Utilities Board* qui détermine les prix de l'électricité, et les prix doivent donc correspondre aux frais de production. Par contre, en Colombie-Britannique, il existe un tarif d'électricité à usage qui n'est pas basé sur le coût de revient.

M. Borrie: Il y a donc une différence, suivant la source...

M. King: Je ne crois pas qu'il en soit ainsi en Colombie-Britannique.

M. Borrie: C'est ce que j'avais entendu dire tout récemment.

M. King: Dans notre activité à Hay River nous avons établi des tarifs qui correspondent aux coûts de nos services, et il n'y a pas moyen d'y échapper.

S'il nous fallait entrer en concurrence avec quelqu'un qui n'a pas cette contrainte, je dirais que nous aurions juste fini.

M. Borrie: Les services publics et privés ne sont pas compatibles dans la même région et c'est là que vous voulez en venir, n'est-ce pas?

M. King: Non, je dis que si tous les deux sont réglementés en ce qui concerne la tarification, les mêmes règles s'appliqueraient à nous et nous ne nous inquiéterons absolument pas de notre avenir.

M. Borrie: Que pensez-vous du fait que la CENC ne soit pas seulement responsable de la production d'énergie, mais aussi de la distribution d'énergie dans les territoires?

M. King: Nous pensons que nous pouvons mieux faire. Nous sommes bien équipés. Nous avons nos propres économistes qui distribuent à nos clients de petites brochures exposant des récettes de cuisine et d'autres choses du même ordre. Nous sommes mieux adaptés en ce qui concerne la distribution et de temps en temps nous avons proposé que la division des tâches serait très utile dans le Nord.

[*Texte*]

Mr. Borrie: In all communities in the North or would this only be in Whitehorse?

Mr. King: Where there are substantial hydro developments involved, such as at Whitehorse or Yellowknife, but in the little places like Watson Lake it is quite a good arrangement to have the same people who run the little diesel plant, read the meters, do the customer and service work, and so on.

Mr. Borrie: You were talking about home economists getting out and talking to the consumer of how to use power.

Mr. King: We have had these people go to Whitehorse to put on displays.

An hon. Member: Not at Hay River?

Mr. King: Yes, I think we have gone there as well.

Mr. Choate: We have been to Watson Lake and to Hay River, yes. We try to provide as good a service as the consumer would get in one of the larger and more settled parts in the provinces.

Mr. Borrie: I have a number of other questions, but I know that there are others who want to ask questions so I will try to keep them down to two. In comparing the rates and the fact that Anvil had an agreement with NCPC whereas you do not have an agreement with NCPC for a supply of power in Whitehorse, has your company suffered as a result of not having an agreement with NCPC?

Mr. King: In our judgment, Mr. Chairman, the consumer in Whitehorse has probably been the one who suffered. On a number of occasions we have attempted to purchase our power from NCPC on a basis similar to the method outlined by Mr. Lowe as applicable to Anvil, that is an annual take-or-pay payment, which would then permit us to design rates in a much more attractive fashion than the present rate structure in Whitehorse where the bottom step now is necessarily limited by the price per kilowatt hour we pay the Commission.

Mr. Borrie: Which is 1¼ cents.

Mr. King: Correct.

Mr. Borrie: Does that rate fluctuate?

Mr. King: No. This is since 1967. It has gradually trended down.

Mr. Borrie: What is the amount of profit you make at Whitehorse? You are purchasing from NCPC at 1¼ cents per kilowatt hour. What is the approximate return you get per kilowatt hour, from the residents and from those you supply in Whitehorse?

Mr. King: Do you mean what gross revenue do we get from those kilowatt hours when we in turn sell them?

Mr. Borrie: That would be the net when we are talking about NCPC, so let us relate it to NCPC on the net basis, if you will.

[*Interprétation*]

M. Borrie: Dans toutes les communautés du Nord ou est-ce que cela s'appliquerait uniquement à Whitehorse?

M. King: Partout où d'importants aménagements électriques sont engagés, comme à Whitehorse ou Yellowknife, mais dans les petites villes comme Watson Lake c'est tout à fait une bonne chose que ce soit les mêmes gens qui s'occupent des petites installations diesel, qui fassent le relevé du compteur, et qui s'occupent du service auprès du consommateur etc.

M. Borrie: Vous avez parlé d'économistes qui vont expliquer aux consommateurs la façon de se servir de l'électricité.

M. King: Ces personnes sont allés à Whitehorse pour faire des démonstrations.

Une voix: Pas à Hay River?

M. King: Oui, je pense que nous y sommes allés également.

M. Choate: En effet, nous sommes allés à Watson Lake et à Hay River. Nous essayons de fournir aux consommateurs le même service qu'ils trouveraient s'ils habitaient des régions plus grandes et plus peuplées des provinces.

M. Borrie: Je voudrais poser un certain nombre d'autres questions, mais je sais que d'autres membres désirent en poser, je n'en poserai donc que deux. En comparant les tarifs et le fait que Anvil est en accord avec la CENC alors que vous n'en avez pas en ce qui concerne la fourniture d'énergie à Whitehorse, est-ce que le fait de ne pas avoir d'accord avec la CENC a été un inconvénient pour votre société?

M. King: Monsieur le président, à notre avis, à Whitehorse c'est certainement le consommateur qui y a trouvé un inconvénient. Nous avons essayé un certain nombre de fois d'acheter notre énergie à la CENC sur une base semblable à leur méthode soulignée par M. Lowe qui est applicable à Anvil, c'est-à-dire un règlement forfaitaire annuel, qui nous permettrait alors d'établir nos tarifs d'une façon bien plus intéressante que la tarification actuelle en vigueur à Whitehorse, dont le plancher est obligatoirement déterminé par le prix au kilowatt-heure que nous payons à la Commission.

M. Borrie: Qui s'élève à 1-1.25 c.

M. King: C'est exact.

M. Borrie: Est-ce que ce tarif varie?

M. King: Non. Il est en vigueur depuis 1967; il a peu à peu baissé.

M. Borrie: Quel bénéfice réalisez-vous à Whitehorse? Vous payez 1-1.25 c. par kilowatt-heure allant à la CENC. Combien recevez-vous approximativement par kilowatt-heure des habitants et des gens que vous fournissez à Whitehorse?

M. King: Vous voulez savoir quel bénéfice brut nous tirons de ces kilowatt-heures après les avoir vendus?

M. Borrie: En parlant de la CENC il s'agirait du bénéfice net, si vous voulez bien, parlons du bénéfice net par rapport à la CENC.

[*Text*]

• 1240

Mr. King: The annual net return is of the order of 9.5 to 10 per cent on our investment, not a 9.5 to 10 per cent mark-up on the kilowatt hours. I am not confining that to Whitehorse; this is a total Yukon company operation.

Mr. Borrie: But you do have different rates in Whitehorse and in Hay River.

Mr. Choate: This is right. But the return on the investment in our facilities which has been made in the Yukon in total over the years runs to that order.

Mr. Borrie: You have not been very helpful in making a comparison with NCPC.

Mr. Nielsen: Is it not that the difficulty is that there are so many different rates in Whitehorse to be able to average?

Mr. Borrie: No, it is not, Mr. Chairman.

Mr. Nielsen: No?

Mr. Borrie: Every public utility does exactly the same thing, they average out what their return is. They know what their net profit is at the end of the year out of the community which I did not think was a very difficult question but, however, if you do not have the figures, fine, I will not pursue it any further.

My last question is on the comparison rates between Watson Lake and Hay River with approximately the same population? If you do not have those figures, possibly we could have them for the Committee soon.

Mr. King: Yes, we could certainly provide them, sir.

Mr. Borrie: Thank you.

The Chairman: Mr. St. Pierre.

Mr. St. Pierre: Mr. Chairman, I want to ask Mr. King about the British Columbia system. You pointed out the rates are not necessarily related to costs region by region.

Mr. King: I believe that is so for the residential rates. There has been an averaging out—one area of B.C. subsidizing another.

Mr. St. Pierre: Do you disapprove of this in principle?

Mr. King: No, I do not disapprove in principle.

Mr. St. Pierre: But you disapprove of its application in the Yukon and Northwest Territories.

Mr. King: Only, sir, if it is used to put us out of business through the back door. As I said in my opening remarks. Mr. Chairman, if it is government's intention

[*Interpretation*]

M. King: Le revenu net annuel est de l'ordre de 9.5 à 10 p. 100 de notre investissement, il ne s'agit pas d'une augmentation de 9.5 à 10 p. 100 des kilowatt-heures. Ceci concerne toute la compagnie du Yukon et non seulement celle de Whitehorse.

M. Borrie: Mais il y a des taux différents à Whitehorse et à Hay River.

M. Choate: C'est exact. Mais les revenus que nous avons retirés de notre investissement dans nos installations total au Yukon atteignent à peu près ce montant depuis des années.

M. Borrie: Vous ne nous avez pas beaucoup aidés à faire une comparaison avec la Commission d'énergie du Nord canadien.

M. Nielsen: La difficulté ne réside-t-elle pas dans le fait de ces nombreux taux à Whitehorse, qui nous empêchent d'établir une moyenne?

M. Borrie: Non, ce n'est pas cela, monsieur le président.

M. Nielsen: Non?

M. Borrie: Chaque service d'utilité publique fait exactement la même chose; ils font une moyenne de leur revenu. Ils savent le montant de leur profit net à la fin de l'année et je ne pensais pas que c'était une question très difficile, mais cependant, si vous n'avez pas les chiffres, je ne poursuivrai pas plus avant.

Ma dernière question se rapporte aux taux de comparaison entre le Lac Watson et la Rivière Hay qui ont à peu près la même population. Si vous n'avez pas ces chiffres, vous pourriez peut-être les présenter bientôt au Comité.

M. King: Oui, nous pourrions certainement le faire, monsieur.

M. Borrie: Merci.

Le président: Monsieur St. Pierre.

M. St. Pierre: Monsieur le président, je veux poser une question à M. King au sujet du système de la Colombie-Britannique. Vous avez fait remarquer que les taux n'étaient pas nécessairement reliés aux coûts établis selon les régions.

M. King: Je crois que c'est exact en ce qui concerne les taux pour les régions résidentielles. On a procédé à une moyenne, en Colombie-Britannique, et ainsi une région peut aider l'autre.

M. St. Pierre: Est-ce que vous êtes en désaccord avec ce principe?

M. King: Non, je ne suis certes pas en désaccord.

M. St. Pierre: Mais vous désapprouvez son application au Yukon et aux Territoires du Nord-Ouest.

M. King: Uniquement, monsieur, s'il est utilisé pour éliminer certaines sociétés. Comme je l'ai dit dans mes remarques du début, monsieur le président, si le gouver-

[*Texte*]

that investor-owned utilities should not operate in the North, then we would ask to be taken over and we would get out. But our concern is that we will be exposed to an attrition through the ratemaking mechanism here that we simply cannot defend ourselves against.

If it is considered desirable to have low rates in Cambridge Bay that is a decision that someone has to make, recognizing that the service will be provided at less than cost. Mr. Choate has something to add here, I believe.

Mr. Choate: In our brief we pointed out some of the dangers of going to the type of system you have in B.C. where you have such a differential between costs say in Old Crow and Whitehorse. We have also said publicly on a number of occasions that if certain areas are to be subsidized in the supply of electrical energy we believe we can operate on a lower subsidy than can the Northern Canada Power Commission for the reasons that we have put forth in our brief: our efficiencies with our local staff, our use of native people, our use of part-time people in the smaller communities.

An hon. Member: And automation.

Mr. Choate: And to some degree automation.

• 1245

Mr. St. Pierre: I know time is fleeting, Mr. Chairman, so I will confine myself to one last question. Take the case of Hay River. Assuming a decision were made on the part of NCPC to move into Hay River, do you actually foresee they would go in, set up, in a sense, a rival system to you and leave you, as you say, the operation or would it not be an expropriation procedure?

Mr. King: I would think we would have to come to some sort of a negotiation that our facilities be taken over.

Mr. St. Pierre: Either negotiation or expropriation as the case might be.

Mr. King: True.

Mr. St. Pierre: I wonder if you would assume that you would get a fair price on this?

Mr. King: Mr. Chairman, one concern we have is that if some of our better properties are taken in this fashion and we are left with the Old Crow and the Pelly Crossings, then clearly we are hopeless. In other words, it should be in our view, a complete taking over or let us live.

Mr. St. Pierre: Thank you, I understand that answer very well.

The Chairman: Mr. Buchanan.

Mr. Buchanan: Mr. King, I would be interested in knowing whether or not your company is in favour basically of the resolution passed by your Whitehorse

[*Interprétation*]

nement ne veut pas que les services d'utilité publique dont les investisseurs sont les propriétaires fonctionnent dans le Nord, nous demanderions alors que le gouvernement prenne notre place et nous partirions. Nous craignons toutefois d'être exposés à disparaître peu à peu à cause du mécanisme de l'établissement des taux contre lequel nous ne pouvons pas nous défendre.

S'il est souhaitable que les taux soient bas à Cambridge Bay, c'est une décision que quelqu'un doit prendre, en tenant compte fait que le service sera alors fourni pour moins que le prix coûtant. M. Choate a quelque chose à ajouter ici, je pense.

M. Choate: Dans notre mémoire, nous avons souligné quelques-uns des dangers du système actuel en Colombie-Britannique où il y a tant de différence entre les coûts, par exemple à Old Crow et à Whitehorse. Nous avons aussi dit à plusieurs reprises en public que si certaines régions subventionnées en ce qui concerne l'énergie électrique, nous croyons pouvoir fonctionner avec une subvention inférieure à celle dont la Commission d'énergie du Nord Canadien a besoin, pour les raisons que nous avons indiquées dans notre mémoire; soit le rendement de notre personnel local, notre utilisation des gens de l'endroit, notre utilisation de personnes à temps partiel dans les communautés plus réduites.

Une voix: Et l'automatisation.

M. Choate: Oui, jusqu'à un certain degré, l'automation.

M. St. Pierre: Je sais que le temps nous presse, monsieur le président, et je ne poserai donc qu'une seule question. Dans le cas de la rivière Hay, en supposant que Commission d'énergie du Nord canadien décide d'y aller, prévoyez-vous qu'elle pourrait, dans une sens, devenir notre rival et vous laisser quand même fonctionner, où pensez-vous que vous seriez exproprié?

M. King: Je penserais qu'il nous faudrait négocier pour transmettre au gouvernement nos installations.

M. St. Pierre: Il s'agirait donc de négociations ou d'expropriations.

M. King: C'est exact.

M. St. Pierre: Je me demande si vous pensez que vous auriez un bon prix.

M. King: Monsieur le président, ce qui nous préoccupe, c'est que si quelques-unes de nos nouvelles propriétés étaient ainsi transmises à l'État, il ne nous resterait que les traverses de *Old Crow* et de *Pelly*, c'est-à-dire à peu près rien. En d'autres termes, à notre avis, il faudrait que l'État prenne toute notre entreprise ou nous laisse fonctionner.

M. St. Pierre: Merci, je comprends très bien cette réponse.

Le président: Monsieur Buchanan.

M. Buchanan: Monsieur King, j'aimerais savoir si votre société est d'accord ou non avec la résolution adoptée par le Conseil de ville de Whitehourse en ce qui concerne

[*Text*]

City Council to the effect that Council is in favour of the equalization of power rates within the Yukon Region and in such peripheral developments as may benefit the Yukon. Basically, you do support that?

Mr. King: Yes, and we have assisted in it through this income tax rebate treatment that Mr. Choate spoke to a little earlier.

Mr. Buchanan: Right, so basically your concern, because there is constant reference being made to Cambridge Bay, is that the equalization is going to be throughout the Yukon and the Northwest Territories. Your concern is that unless there is something done, it will be treated as a single unit. We are on the same wave length whether it sounds like it or not.

Mr. King: Mr. Chairman, our concern is that we are exposed to selective rate treatment.

Mr. Buchanan: Do you mean within the Yukon or outside of the Yukon?

Mr. King: Yes, and within the Northwest Territories, in the Hay River area. Mr. Hunt, as I understood him, was not prepared to define these rate areas. It seemed to me it would leave his options open.

Mr. Buchanan: I think that is right. There has been constant reference to this concept of flexibility, but I think the usual feeling, as it now stands, is that there is no particular opposition to the idea of the Yukon being defined as one rate region or one zone, whatever you wish to call it, but it is of concern to some of these peripheral developments in the future. It would seem to me that maybe this resolution passed by your Whitehorse City Council possibly covers that situation.

Mr. King: Mr. Chairman, so long as our rates and Northern Canada's rates are subject to the same rules in their design, we have no objection to the proposed amendment. By that I mean that they would be subject to meeting the requirements of a competent regulatory board, as we have to meet in Alberta now.

Mr. Buchanan: Mr. Chairman, do you not function through national utilities in other areas where you have abutting against each other, private and public operations? Are some of the public operations not subject to regulation whereas you, as a private operator, are subject to such regulation? Surely throughout the organization of national utilities, you must face this problem elsewhere where you, as a private operator, are subjected to some form of regulation?

Mr. King: I cannot think of a situation, Mr. Chairman, where we have that.

Mr. St. Pierre: The plant in British Columbia would be one.

Mr. King: No, we have no plant. We have a gas system in Dawson Creek and we have the service I mentioned to Lower Post, right up north of the province, but it is not abutting any government-owned system. I cannot think of a situation where we are faced with this elsewhere, Mr. Chairman.

[*Interpretation*]

l'égalisation des tarifs d'énergie dans la région du Yukon et les autres entreprises environnantes qui pourraient profiter au Yukon. Au fond, est-ce que vous êtes d'accord avec cette résolution?

M. King: Oui, et nous y avons participé au moyen de cette remise d'impôt sur le revenu dont M. Choate à parler un peu plus tôt.

M. Buchanan: Vous vous préoccupez donc surtout de la question de *Cambridge Bay*, est-ce donc que l'égalisation devra se faire dans le Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest. Vous avez donc peur que, à moins d'un changement, tout cela ne sera considéré que comme une seule unité. Nous pensons donc tous qu'il semble en être ainsi.

M. King: Monsieur le président, notre problème est que nous sommes exposés au système des taux sélectifs.

M. Buchanan: Voulez-vous dire au Yukon ou en dehors du Yukon?

M. King: Oui, et aussi dans les Territoires du Nord-Ouest, dans la région de la rivière Hay. Monsieur Hunt, si j'ai bien compris, n'était pas prêt à préciser ces taux régionaux. Il m'a semblé qu'il pourrait ainsi faire ce qu'il veut.

M. Buchanan: Je pense que c'est exact. On a beaucoup parlé de ce concept de la souplesse mais je pense que l'on croit généralement qu'il n'y a pas de positions particulières à l'idée du Yukon comme étant une région à taux unique, ou une zone, mais cela préoccupe certaines des entreprises environnantes pour l'avenir. Il me semblerait que cette résolution adoptée par le Conseil de ville de Whitehorse pourrait régler cette situation.

M. King: Monsieur le président, tant que nos taux et ceux du Nord canadien sont assujettis aux mêmes règlements, nous n'avons aucune objection à l'amendement proposé. Je veux dire par là qu'il serait tenu de satisfaire aux exigences du Conseil compétent, comme nous devons le faire présentement en Alberta.

M. Buchanan: Monsieur le président, n'opérez-vous pas de services nationaux d'utilité publique dans d'autres régions où les entreprises privées et publiques existent en même temps. Est-ce que certaines des entreprises de l'État ne sont pas assujetties aux règlements alors que vous, en tant qu'entreprise privée, y êtes assujetti? Vous devez sûrement faire face à ce problème ailleurs dans le pays, là où vous êtes assujetti à une certaine forme de règlements à titre d'entreprise privée?

M. King: Je n'ai pas de cas de ce genre à l'idée, monsieur le président.

M. St. Pierre: L'installation en Colombie-Britannique en serait une.

M. King: Non, nous n'avons pas d'installation là. Nous avons un réseau de gaz à Dawson Creek et nous avons une installation de services dont j'ai parlé, à Lower Post, tout au nord de la province, mais cela n'entre pas en compétition avec une organisation de l'État. Je ne vois pas de cas où nous devons faire face à ce problème ailleurs, monsieur le président.

[*Texte*]

Mr. Buchanan: In other words, you do function in parts of British Columbia then, is this correct?

• 1250

Mr. King: Just in a very small way, Mr. Chairman. There is the Dawson Creek gas system and we are not abutting any government-owned gas system there.

Mr. Buchanan: Does the B.C. Hydro serve an adjoining area, though?

Mr. King: No.

Mr. Buchanan: It does not.

Mr. King: The only gas service that B.C. Hydro provides is in the lower mainland.

Mr. Buchanan: So you really feel there is no comparable situation where you have investor-owned and publicly-owned utilities operating in the same regions and where the private investor is subjected to some sort of a utilities board and the public is not.

Mr. King: Mr. Chairman, there is perhaps one exception that occurs to me now. We supply the city of Lloydminster which, as you know, is right on the interprovincial border. The Saskatchewan Power Corporation is a government-owned agency. We have a franchise to supply both the Saskatchewan and the Alberta sides of Lloydminster. For the most part, this has not presented any difficulties or problems. We have not been subjected to any attempt by SPC to take over the Saskatchewan portion of the city, or anything like that.

An hon. Member: What side is your plant on?

Mr. King: It is served from the Alberta side, many miles away, by transmission, but SPC have lines relatively close to the community from the other side. That is about the only case I can think of, Mr. Chairman, where we have something like that.

Mr. Buchanan: But you supply the entire town?

Mr. King: Yes.

Mr. Buchanan: I guess what I am really trying to get at is whether in fact it would be as difficult an operation if, for instance, you were both not subjected to regulation. As I say, I think it is very unusual—although there may be exceptions—for publicly-owned suppliers of power to be subjected to regulation. I think the member from the Yukon indicated that possibly there is something in Manitoba. For instance, it is my understanding that B.C. Hydro is not, and West Kootenay Power is, subjected to some sort of regulation. It seems that the concept that is being advanced of subjecting both privately and publicly-owned power suppliers to regulation is unusual, in that

[*Interprétation*]

M. Buchanan: En d'autres termes, vous opérez dans certaines parties de la Colombie-Britannique alors, est-ce exact?

M. King: Nos installations y sont très peu importantes, monsieur le président: il y a le système de gaz à Dawson Creek et nous n'y sommes pas en opposition avec un système opéré par le gouvernement.

M. Buchanan: Est-ce que l'hydro de la Colombie-Britannique sert aussi une région avoisinante?

M. King: Non.

M. Buchanan: Elle ne le fait pas.

M. King: Le seul service de gaz que l'Hydro de la Colombie-Britannique fournit est dans la partie inférieure de la province.

M. Buchanan: Vous pensez donc réellement qu'il n'y a pas de situations comparables où vous avez des services d'utilité publique privés et gouvernementaux qui fonctionnent dans les même régions et où l'investisseur privé est assujetti à un certain conseil d'utilité publique alors que l'État n'y est pas soumis.

M. King: Monsieur le président, il y a peut-être une exception qui me vient à l'idée actuellement. Nous fournissons l'énergie à la ville de Lloydminster, qui, comme vous le savez, est située à la frontière interprovinciale. La corporation d'énergie de la Saskatchewan est un organisme gouvernemental. Nous avons une concession en ce qui concerne les deux parties de Lloydminster, celle qui est en Saskatchewan et celle qui est en Alberta. En général, cela n'a pas présenté de difficultés ou de problèmes. La Corporation d'énergie de la Saskatchewan n'a pas essayé de prendre la partie de la ville située en Saskatchewan, ou tout autre chose de ce genre.

Une voix: Dans quelle partie votre installation est-elle située?

M. King: Elle est située en Alberta, à plusieurs milles de là, mais la Corporation d'énergie de la Saskatchewan a des pipelines relativement près de la ville de l'autre côté. C'est à peu près le seul cas auquel je peux penser, monsieur le président.

M. Buchanan: Mais vous fournissez du gaz à toute la ville?

M. King: Oui.

M. Buchanan: Je veux simplement savoir s'il serait aussi difficile si par exemple, vous n'étiez ni l'un ni l'autre soumis à des règlements. Comme je l'ai dit, je pense qu'il est très rare, même s'il peut y avoir des exceptions, que des sociétés de l'État qui fournissent de l'énergie soient assujetties à des règlements. Je pense que le député du Yukon a fait remarquer qu'il pouvait y avoir quelque chose au Manitoba. Par exemple, si je comprends bien, l'hydro de la Colombie-Britannique n'est assujettie à aucune sorte de règlements, alors que West Kootenay Power y est assujetti. Il semble donc que l'idée de soumettre les compagnies privées et publiques à des

[*Text*]

I understand one of the main purposes is to regulate the return on investment earned by the private supplier of power.

Mr. King: That is only half the purpose of regulation. The other part is to provide assurance that the rate schedules are fair as between classes of customers.

Mr. Buchanan: I am not familiar with the Manitoba situation but, leaving that aside, I do not think there are any other publicly-owned suppliers of power in Canada that are subjected to some sort of a utilities board or commission. I know some noises have been made here in Ontario but I do not think anything has been done about it.

Mr. Choate: I think the difference in those other cases, Mr. Buchanan, is that in every case the geographic areas in which each will operate are spelled out. In Alberta the city of Edmonton and the city of Calgary serve a certain area and the investor-owned utilities serve the other area. An alternative in the Yukon might be that we enter into an agreement with the Northern Canada Power Commission setting forth the responsibilities of each party as to who will do what and on what basis future generation will be added, and this sort of thing. This might be an alternative. We would certainly be interested in discussing it with the Committee.

Mr. Buchanan: There is now no clear definition of any area of responsibility. Is that so?

• 1255

Mr. King: We do have certain enfranchised areas at the present time, Whitehorse, Watson Lake, the one I mentioned at Hay River and some others, but those have definite terms on them. Beyond that, we have no assigned operating area, if you like.

Mr. Buchanan: Those are franchises that have nothing to do with NCPC. You entered into those with the various cities or towns.

Mr. King: Yes, or with the territorial government. They are service areas within which we can operate.

Mr. Buchanan: In your other operations, are your franchises not subject to any terms?

Mr. King: Oh yes, franchises are normally subject to terms.

Mr. Buchanan: Then you do have that protection in the Yukon with Whitehorse and with the other centres you mentioned. You do, in fact, have these franchises.

Mr. King: Yes.

The concern we have at the moment, Mr. Chairman, as I mentioned, is the Hay River situation where the franchise is up for renewal.

Mr. Buchanan: Presumably if there were two alternative suppliers, that is a risk you would run wherever any of your franchises came up for renewal.

[*Interpretation*]

règlements est plutôt inhabituelle, mais le but en est de réglementer les revenus que les compagnies d'énergie privées gagnent par rapport à leur investissement.

M. King: Ce n'est que la moitié de l'objectif du règlement. L'autre partie consiste à assurer que les barèmes de taux sont justes pour les différentes classes de clients.

M. Buchanan: Je ne suis pas très au courant de la situation du Manitoba, mais je ne pense pas qu'il y ait d'autres organismes publics fournissant l'énergie au Canada, qui soit soumis à un conseil ou à une commission des services d'utilité publique. Je sais qu'il y a eu des rumeurs ici en Ontario, mais je ne pense pas que l'on ait fait quelque chose à ce sujet.

M. Choate: Je pense que la différence dans ces autres cas, monsieur Buchanan, est que dans chaque cas les régions géographiques où chaque entreprise fonctionnant est strictement définie. En Alberta, la ville d'Edmonton et la ville de Calgary desservent une certaine région et les sociétés privées des services publics desservent l'autre région. Au Yukon, on pourrait en venir à un accord avec la Commission d'énergie du Nord canadien afin de déterminer la responsabilité de chaque partie et la façon dont chaque entreprise pourra prendre de l'envergure à l'avenir, et ainsi de suite. Cela pourrait être une solution de rechange et nous serions certainement très intéressés à en discuter avec le Comité.

M. Buchanan: Il n'y a présentement aucune définition précise en ce qui concerne les responsabilités de chacun. Est-ce exact?

M. King: Nous avons certaines régions, à l'heure actuelle, en franchise, comme Whitehorse, Watson Lake et celle que j'ai indiquée à Hay River et d'autres, mais dans celles-ci il y a certaines conditions bien établies à leur sujet. En dehors de ceci, nous n'avons pas de zone d'explication assignée si vous voulez.

M. Buchanan: Il y a des zones de franchise qui n'ont rien à voir avec la Commission. Vous vous occupez de ces régions en partant des différentes villes et cités.

M. King: Oui, ou avec la collaboration du gouvernement des Territoires. Il y a des zones de service que nous pouvons exploiter.

M. Buchanan: Dans vos autres opérations, est-ce que vos concessions ne sont pas sujettes à des conditions?

M. King: Oui, les concessions sont normalement sujettes à des conditions.

M. Buchanan: Alors, vous avez cette protection dans les zones du Yukon avec Whitehorse et avec les autres centres que vous mentionnez. Et vous avez, en fait, ces concessions.

M. King: Oui.

Ce qui me préoccupe pour le moment, monsieur le président, comme je l'ai indiqué, c'est la situation qui existe à Hay River où la concession doit être renouvellée.

M. Buchanan: Probablement que s'il y avait deux fournisseurs entre lesquels on pouvait choisir, ce serait un risque que vous auriez à courir chaque fois que vos concessions devraient être renouvelées.

[*Texte*]

Mr. King: Quite so provided we are going by the same rules they are in our rate structure design. In other words, if they have to provide service at their cost of service and not at the subsidized level then we are not concerned about competing with them. If they choose to equalize their rates downward using revenues from somewhere else, Yellowknife or Whitehorse, to a level below which it is simply uneconomic for us to try to reach, then we are concerned.

Mr. Buchanan: I can see that, but Mr. King, do you not run into comparable problems yourself. You must in certain areas of Alberta supply some of these smaller centres and towns at rates that you know are not economic for Canadian utilities. In other words, do you have some sort of rate or zone operation within the province or does each and every power operation in the province have to stand on its own feet?

Mr. King: We have come up with rates that have been approved by the Public Utilities Board sized as to community. In other words, our largest community has the lowest rate, but a community of 500 persons whether it be in the Peace River area or somewhere east of Stettler will be on the same rate structure.

Mr. Buchanan: Presumably on some of those you are losing money.

Mr. King: Hopefully not. The design is meant to fit the costs associated with a community of that size. Typically your costs get greater per customer, the smaller your community so that our rates are scaled by size of community.

Mr. Buchanan: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: I have a couple of questions. Mr. Barnett.

Mr. Barnett: I just have one question following the other questions with particular reference to the information about the fact that the Hay River franchise is expiring. Could you just list the other places where you have franchises and indicate to us the expiry dates of franchises in those various places?

Mr. King: We would have to make it available to you, Mr. Chairman. I would not have the dates at the present time. The next major one will be Whitehorse which comes up in 1974.

Mr. Choate: The rest I believe are 1978, 1979, 1980 and the last 8 or 9 communities we served in the Yukon we did not obtain franchises for them.

Mr. Nielsen: I might just mention Whitehorse is the only place where the city council has granted the fran-

[*Interprétation*]

M. King: Oui, à condition que nous nous conformions aux mêmes règlements qu'eux en ce qui concerne le mode de notre structure de taux. En d'autres termes, s'ils doivent fournir leur service à leur coût de service et non pas au niveau subventionné, alors la concurrence avec eux ne nous inquiète pas, mais si nos concurrents doivent faire une péréquation de leurs taux vers le bas en utilisant des bénéfices en provenance de quelque part d'autre, de Yellowknife ou de Whitehorse, pour atteindre un niveau que nous ne pourrions tout simplement pas atteindre d'une façon économique alors ceci nous inquiète.

M. Buchanan: Je comprends ceci mais, monsieur King, ne vous heurtez-vous pas à des problèmes semblables vous-mêmes. Vous devez, dans certaines régions de l'Alberta, fournir à certains de ces centres plus petits et à certaines villes, de l'électricité à des taux que vous savez n'être pas économiques au point de vue services publics canadiens. En d'autres termes, est-ce que vous disposez de quelques genres de taux ou d'opérations de zones au sein d'une province ou est-ce que chaque opération concernant la production d'électricité dans la province doit fonctionner par ses propres moyens?

M. King: Nous en sommes arrivés à établir des taux qui ont été approuvés par le *Public Utilities Board* établis selon l'importance de l'agglomération. En d'autres termes, notre agglomération la plus importante a les taux les plus bas, mais une agglomération de 500 personnes, qu'il s'agisse de la zone de Peace River ou ailleurs à l'est de Stettler, là nous aurons la même structure de taux.

M. Buchanan: Apparemment, dans certains de ces endroits vous perdez de l'argent.

M. King: J'espère que non. Nous avons l'intention d'exploiter en rapport avec les coûts dans le cadre de l'agglomération de cette importance. Typiquement, nos coûts sont plus importants par client, si l'agglomération est moins importante, nos taux sont établis selon une échelle et selon l'importance de l'agglomération.

M. Buchanan: Merci, monsieur le président.

Le président: Je voudrais poser quelques questions. Monsieur Barnett.

M. Barnett: Je voudrais poser une question à la suite des autres questions qui se rapportent en particulier à ces renseignements concernant l'expiration de la concession de Hay River. Pourriez-vous simplement énumérer les autres endroits où vous avez des concessions et nous indiquer quelles sont les dates où expirent ces concessions dans ces divers endroits?

M. King: Il nous faudrait les mettre à votre disposition, monsieur le président. Je ne dispose pas des dates pour l'instant. La prochaine concession importante sera celle de Whitehorse qui expire en 1974.

M. Choate: Je crois que pour le restant il s'agit de 1978, 1979, 1980 et que les 8 ou 9 dernières agglomérations que nous desservons dans le Yukon n'ont pas de concession, nous n'avons pas reçu de concession pour ces dernières.

M. Nielsen: Je me permettrai simplement de mentionner que Whitehorse est le seul endroit où le conseil

[*Text*]

chise and all others in the Yukon are granted by the territorial council, the elected representatives of the people, and are subject to review by the council.

Mr. King might just elaborate on the offer that was made with regard to suggesting their rates to the utility commission.

• 1300

Mr. King: In 1961, we volunteered to have our Yukon operations reviewed by any provincial utilities board and after some negotiation the B.C. Board was not permitted to act and the Alberta Board was given permission by its government. They carried out a complete review of our activities using the same guidelines as they do in Alberta and reported to the Commissioner of the Yukon at that time that our operations were in complete accordance with our franchise agreements with both the city and the territorial government. Again we stand prepared to be subjected to that type of review any time that the Yukon government wishes it.

The Chairman: I have several questions I would like to direct to Mr. King or Mr. Choate. Are you objecting, Mr. King, to the removal by this bill of the requirements that have heretofor applied to the NCPC that the service in each community pay for itself or that the operation in each community pay for itself?

Mr. King: No, not really, Mr. Chairman, provided there is a regulatory body supervising the rate structure. I keep coming back to that because the general practice in a regulated industry is that you may set tariffs lower than permitted by a board. However, you are not then normally permitted to recover such reduction elsewhere. This is the concern that we have.

The Chairman: I know that I am covering some of the ground that has already been covered here. You said earlier that the regulatory body should be required to set the rates which are tied to the cost of service. You said that both the private and the public operations in the Yukon should be regulated as to ratemaking. Are you suggesting that the regulatory body superimpose its judgment on the judgment of the NCPC as to how rates should be equalized? Yet, the NCPC is bound by law to supply electricity at its cost over the long run. You are in effect saying that you want one organization to impose its judgment on another organization's judgment as to how these rates should be equalized. Is this correct?

Mr. King: It is not completely correct, Mr. Chairman. The procedure followed by the utilities board is to hold a hearing, determine the investment that the utility has in providing service and determine what its cost of capital

[*Interpretation*]

municipal a fourni la concession et tous les autres endroits de Yukon ont été fournis par le Conseil territorial, par le représentant élu du peuple et que ces concessions sont sujettes à révision par le Conseil.

M. King pourrait nous donner plus de détails au sujet de l'offre qui a été faite au conseil de la Commission, soit que ce dernier propose ses taux à la Commission des services publics.

M. King: En 1961, nous avons demandé que notre exploitation dans le Yukon soit étudiée par n'importe laquelle commission provinciale des services publics et après quelques négociations, la Commission de la Colombie-Britannique n'a pas eu la permission d'agir et la Commission de l'Alberta a reçu la permission de son gouvernement. Il a fait une étude complète de nos activités en se servant des mêmes directives que l'on utilise en Alberta et il a fait rapport auprès du Commissaire du Yukon à l'époque pour indiquer que nos opérations étaient conformes à nos accords de concession, tant avec la ville qu'avec le gouvernement du territoire. Nous sommes prêts à subir ce genre d'examen n'importe quand lorsque le Gouvernement du Yukon désirera le faire.

Le président: Je voudrais poser plusieurs questions à monsieur King ou à monsieur Choate. Est-ce que vous vous objecteriez, monsieur King, à ce que le présent Bill supprime les exigences indiquées en ce qui concerne les demandes à faire auprès de la Commission aux fins que le service fourni à chaque agglomération soit rentable par lui-même ou aux fins que l'exploitation dans chaque agglomération paye ses frais elle-même.

M. King: Non, pas vraiment, monsieur le président, nous ne nous y objecterions pas à condition qu'il y ait un organisme de réglementation surveillant le taux de structure. J'en reviens toujours à la même chose, car en pratique généralement dans une industrie réglementée il se peut que vous établissiez des tarifs moins élevés que ceux permis par un Conseil, par une commission. Toutefois, il ne vous est pas normalement permis de recouvrer ces frais, cette réduction quelque part d'autre. C'est ceci qui nous inquiète.

Le président: Je sais que je répète des choses qui ont déjà été dites ici. Vous avez dit plus tôt qu'un organisme de réglementation devrait établir des taux qui sont liés aux coûts du service. Vous avez dit que, tant dans le secteur privé que dans le secteur public d'exploitation dans le Yukon, il faudrait qu'il ait une réglementation en ce qui concerne l'établissement des taux. Est-ce que vous préconisez que l'organisme de réglementation ajoute son jugement à la décision prise par la Commission quant à savoir comment les taux devraient être égalisés? D'un autre côté, la Commission est liée par la Loi et doit fournir l'électricité à son coût à longue échéance. Et vous dites en fait que vous voulez qu'une organisation fasse prévaloir sa décision sur celle qui est prise par une autre organisation en ce qui concerne le nivellement de ces taux, ai-je raison de dire ceci?

M. King: Ce n'est pas tout à fait exact, monsieur le président. La procédure suivie par la Commission des services publics c'est d'obtenir une audience, de déterminer l'investissement que le service public a fait pour fournir

[*Texte*]

ought to be. Having done that, it arrives at a gross revenue which the utility would be permitted to recover from its rates. The utility then designs rates to produce that revenue and appears before the Board to demonstrate the equitableness of the design. Only if the Board takes exception to some part of that design is variation generally made at that point.

Mr. Barnett: This might involve the question of whether industrial consumers were being supplied at a rate that was unduly low as compared with commercial or domestic consumption.

Mr. King: Yes.

The Chairman: Supposing the NCPC decided that it wished to encourage certain types of industrial development by special hydro-electric rates in either the Yukon or the Western and Northwest Territories.

• 1305

This could conceivably result in the regulatory body you speak of changing the decision of the NCPC as to how this industrialization should be encouraged, could it not?

Mr. Nielsen: And protecting the residential consumer, for example, by so doing.

Mr. King: Mr. Chairman, the regulatory boards, certainly those with which we are familiar, do not attempt to displace management judgment in either the growth of the utility or its decision-making of the type you have just mentioned. They are concerned with the results after the decision has occurred.

The Chairman: It is conceivable, is it not, that the NCPC, because it operates on a cost basis and is an instrument of social policy, would make some decisions—and Mr. Nielsen has just underlined this—that might, for the time being, favour industrialization, conceivably at the expense of other types of consumers, whether they be residential or other types of industrial consumers, for social reasons; and I do not know what they might be, but this is conceivable. Then a regulatory body could overrule or interfere in these social decisions, and I question whether this would not result in all kinds of complications and contradictions.

Mr. King: Mr. Chairman, again, the normal procedure that would derive from the situation you are suggesting is that there would be a complaint from a consumer who felt he was being injured by this policy. The boards themselves do not generally initiate an inquiry.

The Chairman: Thank you.

Mr. Choate: If I might add, I do not think any board would raise the rate that a utility offered a particular

[*Interprétation*]

le service et de déterminer quel devrait être le coût en capital. Après cela on en arrive à un revenu brut et l'on permettra au service public de recouvrer ses revenus en partant de ses taux. Le service public établit alors des taux pour fournir ce revenu et comparaît devant la Commission pour prouver que ce plan, sa façon de procéder est équitable. Là tout est accepté à moins que la Commission ne soit pas satisfaite de quelques parties de ce programme établi par le service public.

M. Barnett: Ceci pourrait nous amener dans cette question de savoir si les conservateurs industriels reçoivent de l'électricité à un taux qui était injustement bas comparativement à la conservation commerciale ou domestique.

M. King: Oui.

Le président: Supposons que la Commission décide qu'elle veut encourager certains genres d'expansion industriels en encourageant par des taux spéciaux hydro-électriques, soit dans le Yukon soit dans les Territoires du Nord-Ouest.

Ceci pourrait avoir pour résultat que l'organisme de réglementation dont vous parlez oblige la Commission à changer sa décision quant à savoir comment il faudrait encourager cette industrialisation, n'est-ce pas?

M. Nielsen: Et protéger le consommateur qui habite là par exemple, de ce fait.

M. King: Monsieur le président, les Commissions de réglementation certainement celles que nous connaissons, n'essaient pas de remplacer les jugements pris par la direction soit en ce qui concerne la croissance des services publics, soit en ce qui concerne la prise des décisions telle que vous l'avez mentionnée à l'instant. Ce qui nous intéresse, c'est le résultat qui se produit après que la décision a été prise.

Le président: Ne pensez-vous pas que la Commission, du fait qu'elle fonctionne sur la base du coût et du fait que c'est un instrument de politique sociale, pourrait prendre certaines décisions—M. Nielsen a justement souligné ceci—qui pourrait pour le moment favoriser l'industrialisation peut-être aux dépens de certains autres genres de consommateurs, que ce soit des résidents ou des consommateurs industriels, pour des raisons sociales et je ne sais pas ce qu'ils pourraient être mais ceci est concevable. Par conséquent un organisme de réglementation pourrait passer outre en ce qui concerne ces décisions de caractère social ou se mêler de ces décisions sociales par des décisions qui supplanteraient ces décisions sociales. Je me demande alors si ceci n'apporterait pas toute sorte de complication et de contradiction.

M. King: Monsieur le président, à nouveau la procédure normale qui suivrait une situation telle que vous l'indiquez serait qu'il y aurait une plainte portée par un consommateur pensant qu'il a été lésé par cette politique. Les Commissions elles-mêmes ne prennent pas d'habitude l'initiative de faire une enquête.

Le président: Merci.

M. Choate: Permettez-moi d'ajouter que je ne pense par qu'aucune Commission augmentera le taux d'un ser-

[*Text*]

industrial customer in the case of an investor-owned utility. It is the shareholders that would suffer, and in the case of the Northern Canada Power Commission, the shareholders are the people of Canada; and if it was deemed that, for one reason or another, this would benefit development, it could be done in this way. But I think our contention is that we want to ensure that no other class of customer would have to make up some of what you might term losses, or the fact that certain rates did not produce sufficient to cover the cost of providing that service.

Mr. Nielsen: That is the responsibility of the people of Canada, generally.

Mr. St. Pierre: Mr. Chairman, as I understand it, that is precisely the question that you are putting, that it is conceivable that NCPC might, for social reasons as you put it, want to favour Class "A" with a low rate and charge it against Class "B". This would be an NCPC decision, for social reasons. But on a complaint from Class "B", if we had a board, Class "B" might then reverse or alter the NCPC decision. Is this not correct?

Mr. Choate: Yes, this is exactly the point.

Mr. Nielsen: It is precisely the point. I am not speaking now for the investor-owned utility but for Class "B", the consumer in the Yukon or the Northwest Territories. If a socially-desirable objective is the reason for going ahead with any particular project by NCPC, it is a socially-desirable objective on a national basis and should be supported on a national basis, and not imposed in the way of an increased burden on a specified class of individuals in Class "B" in the Yukon and the Northwest Territories.

Mr. St. Pierre: No, no. Actually it would be on a northern basis, not a national basis.

Mr. Nielsen: Northern development objectives are a national concern and they are paid for out of the national treasury, and, if that is going to be the objective, I submit that a specified section of the Canadian population in the North should not be required to carry that extra burden.

The Chairman: Mr. King or Mr. Choate, I think this is really the basic thing that relates to your appearing here and your future in the Yukon. Can you foresee a continued interest on your part, in a future in the Yukon and in the Northwest Territories, in a future where you act, as you are doing now, basically, in Whitehorse, as a subcontractor for purposes of distributing electricity, as a subcontractor to the NCPC?

You say that there are certain economies which you can effect in your distribution system that you feel cannot be effected by the NCPC; that you are more efficient in distributing, that you have more experience. This being the case, and assuming that, where other towns and other developments occur, your efficiency will be very closely scrutinized, decision may or may not be

[*Interpretation*]

vice public fourni à un consommateur industriel particulier dans le cas d'un service public, propriété d'un investisseur. C'est l'actionnaire qui souffrirait et, dans le cas de la Commission, il n'y a que les actionnaires qui sont les gens au Canada et si l'on croyait que, pour une raison ou pour une autre, que ceci favoriserait l'expansion, on pourrait procéder ainsi. Mais nous prétendons nous assurer qu'aucune autre catégorie de clients ne devrait faire les frais de ce que vous pourriez appeler une perte ou du fait que certains tarifs ne fournissent pas suffisamment au point de vue rendement pour compenser le coût qui comporte ce service.

M. Nielsen: Ceci relève des gens au Canada d'une façon générale.

M. St. Pierre: Monsieur le président, tel que je comprends la question, il serait possible que la Commission, pour des raisons sociales comme vous le dites, voudrait favoriser la catégorie A en lui imposant un taux plus élevé, mais qui serait compensé par les taux imposés à la catégorie B. Ceci serait une décision prise par la Commission pour des raisons sociales. Mais s'il y a des plaintes de la part de la catégorie B, eh bien si nous avions une Commission, la catégorie B pourrait alors renverser ou changer cette décision de la Commission. Est-ce exact?

M. Choate: Oui, c'est exact.

M. Nielsen: C'est justement là la question. Je ne veux pas parler maintenant au nom du service public qui est la propriété d'un investisseur, mais au nom de la catégorie B, du consommateur du Yukon ou dans les territoires du Nord-Ouest, si c'est un objectif souhaitable au point de vue social qui pousse la Commission à poursuivre un projet particulier, il s'agit alors d'un objectif souhaitable du point de vue social sur une base nationale et il devrait être soutenu d'une façon sur le plan national et non pas imposé sous forme de fardeau accru pour une catégorie particulière de personnes dans la classe, catégorie B dans le territoire du Yukon et du Nord-Ouest.

M. St. Pierre: Non, non. En fait ceci se produirait sur une base septentrionale et non pas nationale.

M. Nielsen: L'expansion dans le Nord au point de vue objectif constitue un objectif national défrayé par le Trésor national et, si tel est l'objectif, je prétends qu'une section particulière de la population canadienne dans le Nord ne devrait pas supporter ce fardeau supplémentaire.

Le président: M. King ou M. Choate, je crois que c'est là le nœud du problème en ce qui concerne votre comparution ici et en ce qui concerne votre avenir dans le Yukon. Est-ce que vous prévoyez que vous vous intéresserez d'une façon régulière à l'avenir à ce qui se passe dans le Yukon et dans les territoires du Nord-Ouest où vous exploitez actuellement, surtout à Whitehorse à titre de sous-entrepreneurs au sein de la distribution de l'électricité, à titre de sous-entrepreneurs pour la Commission?

Vous dites qu'il y a certaines économies que vous pouvez réaliser dans le cadre de votre système de distribution économique et que vous pensez ne pas pouvoir être faites par la Commission; que vous êtes plus efficaces dans la distribution et que vous avez plus d'expérience dans ce domaine. Étant donné cette situation et compte

[*Texte*]

made by the party producing the power, which soon will be the NCPC. Decision in the future that would be made by the NCPC might or might not favour hiring you as a subcontractor to distribute power in new towns, in new developments in the Yukon. Does this sort of a future where this would be your role, as a distributor only of electric power, hold any interest to your company? It perhaps may not be everything which you would want, but is that interesting enough to keep you in the Yukon and the Northwest Territories?

• 1310

Mr. King: I think the answer is yes, Mr. Chairman. We have had discussions from time to time with NCPC to endeavour to work out areas for which each of us would be responsible. Certainly we feel that in those situations, where a small diesel plant and a local distribution system is appropriate, we are doing a good job. While you called us, I believe, subcontractors in Whitehorse, we are actually generating a fair amount of our own supply from our two hydro plants. However, it makes sense for a thing like the Great Bear proposition or Granite Canyon involving huge sums of money that have to be committed well ahead of available load for them to be picked up by the federal government. This role of operating in the distribution area with which we are completely familiar in Alberta along with generation there is still a logical role for us.

Mr. Choate: Mr. Chairman, if you add up the number of communities where we are operating diesel electric plants both in the Northwest Territories and in the Yukon, it is just about on an equal 50-50 basis. We are supplying as many communities as is the Commission, so really we are not a subcontractor except in what is developing in the central and southern Yukon as the Whitehorse-Anvil-Carcross transmission system—we started as the Carcross-Whitehorse and then we extended power to the Arctic mines unfortunately.

The Chairman: For the purposes of this question anyway, we will assume that the future government policy will be to use the NCPC as a vehicle to produce electricity in the North in both the Northwest Territories and the Yukon. There will be new communities developing and new mine developing. Because the NCPC is the body which produces the power, they will decide whether they want to distribute it themselves to these new communities, at least, or whether to let you people do the distributing. I wondered whether this kind of future is the sort of thing you find acceptable and you said that it was.

[*Interprétation*]

tenu que dans le cas des autres villes, les autres expansions, votre efficacité sera suivie de près, des décisions pourront ne pas être prises par la partie produisant l'électricité qui sera très bientôt la Commission... les décisions prises à l'avenir par la Commission peuvent ou peuvent ne pas favoriser le fait qu'on vous engagerait à titre de sous-entrepreneur pour distribuer l'électricité dans de nouvelles villes, dans de nouveaux projets d'expansion dans le Yukon. Est-ce que votre compagnie s'intéresse à ce genre de projets futurs où vous seriez un distributeur uniquement d'électricité? Peut-être que ce n'est pas tout ce que vous voulez, mais est-ce que ceci vous intéresse assez pour que vous continuiez vos opérations dans le Yukon et dans les territoires du Nord-Ouest?

M. King: Je crois que la réponse est oui, monsieur le président. Nous avons étudié de temps à autre avec la Commission la possibilité d'exploiter des zones qui seraient réparties entre nous au point de vue responsabilité pour lesquelles chacun d'entre nous aurait la responsabilité. Nous pensons que dans ces emplacements où une petite installation diesel et un petit système de distribution locale se montrent appropriés, nous faisons du bon travail. Bien que vous nous ayiez qualifiés je crois, de sous-entrepreneurs à Whitehorse, en fait nous fournissons une bonne quantité de notre propre production à partir de nos deux installations hydroélectriques. Toutefois, ceci est justifié dans le cas des projets de la Grand Ours ou de Granite Canyon qui nécessitent d'immenses sommes d'argent devant être engagées bien avant que l'électricité soit disponible pour ces endroits et que le gouvernement fédéral doit engager. Ce rôle d'exploitation dans ces zones de distribution que nous connaissons entièrement en Alberta, ainsi que la production d'électricité là, c'est toujours un rôle qui nous semble être notre rôle logique.

M. Choate: Monsieur le président. Si vous faites la somme de toutes les agglomérations où nous exploitons des installations diesel électriques tant dans le Territoire du Nord-Ouest que dans le Yukon, nous en arrivons à une base d'égalité 50/50. Nous fournissons l'électricité à de nombreuses agglomérations comme le fait la Commission, par conséquent, nous ne sommes pas un sous-entrepreneur excepté en ce qui concerne l'expansion dans le centre et le sud du Yukon comme dans le réseau de transmission Whitehorse-Carcross qui a commencé sous la forme du réseau Carcross-Whitehorse et par la suite il y a eu expansion de notre fourniture d'électricité aux mines de l'Arctique, malheureusement.

Le président: Dans le cadre des questions toutefois, nous assumerons que la ligne de conduite gouvernementale à l'avenir, sera de se servir de la Commission comme moyen de production d'électricité dans le Nord tant dans les territoires du Nord-Ouest que dans le Yukon. Il va y avoir des agglomérations où vont se créer des nouvelles mines. Du fait que la Commission est l'organisme qui fournit l'électricité, elle décidera si elle veut la distribuer elle-même à ces nouvelles communautés tout au moins ou si elle veut que les gens s'occupent eux-mêmes de la distribution. Je me demandais si ce genre de choses est ce que vous voulez et vous avez répondu oui.

[*Text*]

• 1315

Mr. King: No, I think that was in my opening statement, Mr. Chairman. I think the air should be cleared. Are we to be a continuing operator there? Are we quite prepared to operate the way we are right now or are we not? We do not want to simply wither away through the rate-making capabilities of NCPC.

Mr. Choate: We do not believe it would be in the best interests or might not necessarily be in the best interests of the people in the Yukon to leave the sole responsibility for determining the future of generation and transmission or distribution in the hands of the Northern Canada Power Commission. We feel that we should enter into the discussions. We have a role to play in these discussions.

Mr. Nielsen: What about the people in the Yukon?

The Chairman: It is agreed that you do not like the role of being subservient to the NCPC in a situation, as I outlined, where the NCPC would produce power in all new developments that are occurring. The NCPC would in effect decide whether they distribute it as well as produce or whether they would hire you to distribute it for them as a sub-contractor. You do not like this idea of being subservient. Could you live with it? If it were clear that this was going to be the future of the distribution and production of hydroelectric power in both the Yukon and the Northwest Territories, that the NCPC was going to do the producing for all the developments, that they would have the "yes" or "no" as to how it was going to be distributed as well, is this the sort of a situation you could live with or not?

Mr. Choate: I would say we could provided there was some means of proving to the people of the Yukon that whatever developments took place, they are going to provide service at the lowest cost to them. Some mechanism would have to be found to accomplish this.

Mr. King: It is difficult to give a "yes" or "no" to that, Mr. Chairman. For example, we have a certain staff now competent to handle distribution type work. I think it would be a mistake to see two such staffs develop, working side by side. It would be a duplication, but it is a difficult to give you a "yes" or "no" to that.

The Chairman: Are there any further questions, gentlemen? Mr. Nielsen.

Mr. Nielsen: No, I have none.

The Chairman: There is this question of a regulatory body which you feel is necessary. Why is it necessary if your role is clearly set forth as one which is subservient to the NCPC as far as all new developments are concerned? Would a regulatory body in your view really be necessary? It might be necessary for the present situation where conceivably there are arguments that could develop between the two of you as to the service to communi-

[*Interpretation*]

M. King: Non, je crois que j'ai dit ceci dans ma déclaration d'ouverture, monsieur le président. Je crois qu'il faut clarifier la situation. Est-ce que nous allons être un exploitant régulier continu là-bas? Est-ce que nous sommes tout à fait prêts à opérer de la façon dont nous opérons à l'heure actuelle ou non? Nous ne voulons tout simplement pas nous dessécher et disparaître du fait que la Commission est en mesure d'établir des taux.

M. Choate: Nous ne pensons pas que ceci serait au mieux des intérêts des gens qui vivent dans le Yukon de laisser à la Commission le soin d'être la seule organisation qui établira à l'avenir et s'occupera à l'avenir de la production de la transmission ou de la distribution de l'électricité. Nous pensons que nous devons avoir voix au chapitre.

M. Nielsen: Et que pensent les gens du Yukon?

Le président: On est d'accord pour dire que l'on n'aime pas jouer le rôle de personnes soumises à la Commission dans un cas où, comme je l'ai dit, la Commission produirait toute l'électricité pour toutes les nouvelles agglomérations qui se produiraient. La Commission, effectivement, déciderait si elle veut la distribuer aussi en même temps que la produire ou si elle vous engagerait pour s'occuper de la distribution à titre de sous-entrepreneurs. Vous n'aimez pas cette idée d'être à la solde de la Commission? En supposant que ceci soit, ce qui devrait arriver à l'avenir au point de vue distribution et production d'électricité, d'hydro électricité tant dans le Yukon que dans les Territoires du Nord-Ouest, si à l'avenir la Commission devait produire la totalité dans le cas de toutes les expansions et que la Commission aurait à décider si elle voulait oui ou non la répartir et la distribuer? Est-ce que vous accepteriez une telle situation?

M. Choate: Je dirais que peut-être à condition que nous puissions prouver aux gens du Yukon que, quelle que soit l'expansion qui aurait lieu, on leur fournirait le service au plus bas coût. Il faudrait que quelques rouages soient établis pour que ceci se réalise.

M. King: Il est difficile de dire oui ou non en réponse à cette question, monsieur le président. Par exemple, nous disposons à l'heure actuelle d'un certain personnel compétent pour s'occuper de la distribution. Je crois que ce serait faire erreur que de vouloir avoir deux personnels de ce genre qui travailleraient parallèlement côte à côte. Il y aurait double emploi. Mais il est difficile de répondre oui ou non.

Le président: Y a-t-il d'autres questions, messieurs? Monsieur Nielsen.

M. Nielsen: Non, je n'ai pas d'autres questions à poser.

Le président: Il y a cette question de l'organisme de réglementation que vous dites être nécessaire. Pourquoi y aurait-il nécessité d'avoir cette organisation puisque votre rôle est clairement défini à titre d'organisme relevant de la Commission en ce qui concerne ces nouvelles expansions? Est-ce qu'un organisme de réglementation serait, à votre avis, tout à fait nécessaire? Il se pourrait qu'il soit nécessaire dans la situation actuelle ou éven-

[*Texte*]

ties in which you hold the franchise and are afraid that the NCPC might come along and offer better rates to these particular franchises. Apart from that—which I think could be solved by some discussion—if the role were clear in the future as to new developments, what would be the use of a regulatory body? Assuming for the moment that we clarify the 16 or 17 situations where you presently serve and assuming that in the future in all new developments you would be subservient in a fairly clear-cut way to the NCPC as to the distribution—they would either hire you or not hire you, according to whether or not you could provide it more efficiently than they could which would be determined by getting down with a pencil and figuring it out—what would be the purpose of a regulatory body to oversee the NCPC?

Mr. King: Certainly it would be reassuring if existing service areas were recognized. Our first concern is that the amendment will expose us to an erosion there which would be difficult. For future communities, I suppose we would have the same concern, Mr. Chairman, for the reason that if there were a competitiveness in the situation that we could be placed at a price disadvantage in the absence of a regulatory board. You put a second qualification on that, I believe, that we be recognized in a subservient role or secondary role for new situations. I do not know if we would be intersted in continuing in that situation. I would have to give it some thought.

The Chairman: Are there any further questions? Thank you very much Mr. Choate and Mr. King.

Mr. King: Thank you, sir.

Mr. Nielsen: Before we adjourn, Mr. Chairman, what is our business for the rest of the week and next week? You have already indicated National Parks for Thursday.

• 1320

The Chairman: We hope to have as our witnesses on Tuesday, March 16, Mayor Paul Kaeser of Fort Smith and the Deputy Mayor of Hay River, Alfred Mansell. I am not sure whether or not the Mayor of Whitehorse will be available that day.

Mr. Nielsen: Are there going to be any meetings other than Tuesday and Thursday next week?

The Chairman: We have not made clear-cut arrangements for meetings after that, but I would remind you about the icebreaker problem as well. There may be witnesses available by that time either from the United States or Finland.

Mr. Nielsen: That will be the following week, will it?

The Chairman: Yes.

Mr. Nielsen: When will NCPC come up again?

[*Interprétation*]

tuellement il pourrait y avoir des différends entre vos deux organismes en ce qui concerne les services fournis aux agglomérations où vous disposez de concessions et où l'on pourrait craindre que la Commission puisse offrir de meilleurs taux en ce qui concerne ces concessions en particulier. En dehors de ce cas qui, je crois, pourrait être résolu à la suite de quelques discussions, est-ce qu'il est bien clair qu'il soit nécessaire d'avoir un organisme de réglementation pour s'occuper à l'avenir des expansions qui pourraient surgir? Supposons pour l'instant que nous éclaircissions ces 16 ou 17 cas, c'est-à-dire ces endroits où actuellement vous fournissez l'électricité et en supposant qu'à l'avenir au point de vue expansion, ce soit vous qui fassiez la distribution pour le compte de la Commission à titre de sous-entrepreneurs, par exemple, selon le critère que vous pourriez distribuer plus efficacement cette électricité que la Commission—quel serait alors le rôle d'un organisme de réglementation qui surveillerait la Commission?

M. King: Certainement ce serait rassurant que l'on puisse déterminer s'il y a des régions où il existe un service. Nous nous inquiétons tout d'abord parce que la modification nous exposerait à une érosion sérieuse. En ce qui concerne les agglomérations de l'avenir, je suppose que l'inquiétude serait la même, monsieur le président, car s'il y avait concurrence, le prix serait désavantageux, en l'absence d'une Commission. Vous avez dit, je crois, par ailleurs que l'on pourrait nous reconnaître un rôle secondaire pour l'approvisionnement de nouvelles localités. Je ne sais pas si cela nous intéresserait, il faudrait que j'y pense.

Le président: Y a-t-il d'autres questions? Merci beaucoup, MM. Choate et King.

M. King: Merci monsieur.

M. Nielsen: Avant de lever la séance pourriez-vous nous dire, monsieur le président, ce qui fera l'objet de nos travaux au cours de cette semaine de la semaine prochaine? Vous avez déjà mentionné les parcs nationaux pour jeudi.

Le président: Nous espérons avoir comme témoin, mardi le 16 mars, monsieur le maire Paul Kaeser de Fort Smith et le maire adjoint de Hay River, monsieur Alfred Mansell. Je ne sais pas encore si le maire de Whitehorse pourra venir ce jour-là.

M. Nielsen: Aurons-nous des réunions en plus de celles du mardi et du jeudi?

Le président: Rien n'a été encore précisé à ce sujet, mais il ne faut pas oublier que nous devons encore examiner le problème du brise-glace. Nous pourrions avoir des témoins venant soit des États-Unis, soit de la Finlande.

M. Nielsen: Ce sera pour la semaine d'après, n'est-ce pas?

Le président: En effet.

N. Nielsen: Quand le problème de la NCP reviendra-t-il à nouveau?

[*Text*]

The Chairman: We will keep on the NCPC until you are completely through with your questions to Mr. Lowe and Mr. Hunt, so I would think, Mr. Nielsen, we would probably return to the NCPC after the Wood Buffalo hearing. On the following Tuesday, it would be the NCPC again.

Mr. Nielsen: That will be March 23?

The Chairman: Yes.

Mr. Barnett: When you say we will keep on the NCPC questioning of Mr. Hunt and the people from the Department, I assume you mean that subject to the appearance of other witnesses on this bill.

The Chairman: Yes.

Mr. Barnett: In other words, there is no reference to whether or not anybody wants to come from Yellowknife.

The Chairman: We have contacted the Mayor's office in Yellowknife and he will not be available until practically the end of April. He has gone away.

Mr. Nielsen: Are you advertising in the Yellowknife paper?

The Chairman: Yes, we are.

Mr. Nielsen: Very good.

[*Interpretation*]

Le président: Nous examinerons l'action du NCPC jusqu'à ce que le Comité ait pu poser toutes ses questions à MM. Lowe et Hunt, ce qui fait que nous reviendrons probablement au NCPC après l'audience de *Wood Buffalo*. Donc la question du NCPC reviendra le mardi d'après.

M. Nielsen: Ce sera le 23 mars n'est-ce pas?

Le président: C'est bien ça.

M. Barnett: Lorsque vous dites que nous poursuivrons les questions adressées à M. Hunt ainsi qu'aux fonctionnaires du ministère, je présume que vous voulez dire jusqu'à que nous ayons d'autres témoins relativement au présent Bill.

Le président: C'est bien cela.

M. Barnett: Donc nous ne savons pas si quelqu'un viendra ou ne viendra pas de *Yellowknife?*

Le président: On nous a fait savoir du bureau du maire de *Yellowknife* que celui-ci n'est pas libre jusqu'à pratiquement la fin du mois d'avril.

M. Nielsen: Avez-vous fait insérer des annonces dans le journal de Yellowknife?

Le président: Certainement.

M. Nielsen: Très bien.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 7

Tuesday, March 16, 1971

Chairman: Mr. Ian Watson

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 7

Le mardi 16 mars 1971

Président: M. Ian Watson

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Indian Affairs and Northern Development

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Affaires indiennes et du développement du Nord canadien

RESPECTING:

Bill C-193, An Act to amend the Northern Canada Power Commission Act

CONCERNANT:

Le Bill C-193, Loi modifiant la Loi sur la Commission d'énergie du Nord canadien

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

Third Session

Twenty-eighth Parliament, 1970-71

Troisième session de la

vingt-huitième législature, 1970-1971

23565—1

STANDING COMMITTEE ON INDIAN AFFAIRS AND NORTHERN DEVELOPMENT

Chairman: Mr. Ian Watson

Vice-Chairman: Mr. Paul St. Pierre

Messrs.

Barnett
Blouin
Borrie
Buchanan
Cadieu
Cullen
Deakon
Gundlock
Marchand (*Kamloops-Cariboo*)
Matte
McBride
Nielsen
Orange
Paproski
Rock
Simpson
Thomson (*Battleford-Kindersley*)
Yewchuk—(20).

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

J. H. Bennett

Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 65(4)(*b*)

Mr. Thomson (*Battleford-Kindersley*) replaced Mr. Harding on March 15, 1971.

COMITÉ PERMANENT DES AFFAIRES INDIENNES ET DU DÉVELOPPEMENT DU NORD CANADIEN

Président: M. Ian Watson

Vice-président: M. Paul St. Pierre

Messieurs

Conformément à l'article 65(4)*b*) du Règlement

M. Thomson (*Battleford-Kindersley*) remplace M. Harding le 15 mars 1971.

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente au siège d'Information Canada, Ottawa, Canada

MINUTES OF PROCEEDINGS

Tuesday, March 16, 1971.
(8)

[*Text*]

The Standing Committee on Indian Affairs and Northern Development met this day at 11.18 a.m., the Chairman, Mr. Watson, presiding.

Members present: Messrs. Barnett, Buchanan, Cadieu, Orange, Paproski, Rock, Simpson, Thomson (*Battleford-Kindersley*), Watson, Yewchuk—(10).

Also present: Messrs. Blouin and Dinsdale, M.P.s.

Witnesses: Messrs. Paul Kaeser, Mayor, Fort Smith, N.W.T.; Alfred Mansell, Deputy Mayor, Hay River, N.W.T.; André Carel, Secretary-Manager, Fort Simpson, N.W.T.; Louis Grimble, Engineer for Fort Smith, N.W.T.; and J. M. Lowe, General Manager, Northern Canada Power Commission.

The Committee resumed its consideration of Bill C-193, An Act to amend the Northern Canada Power Commission Act.

On Clause 1

The Chairman introduced the witnesses, Messrs. Kaeser, Mansell and Carel.

Messrs. Kaeser, Mansell and Carel each read a brief. (*See Evidence*).

The witnesses were questioned.

At 1.05 p.m., questioning concluded, the Chairman thanked the witnesses and the Committee adjourned to Thursday, March 18, 1971.

PROCÈS-VERBAL

Le mardi 16 mars 1971.
(8)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des affaires indiennes et du développement du Nord canadien se réunit ce matin à 11h. 18. Le président, M. Watson, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Barnett, Buchanan, Cadieu, Orange, Paproski, Rock, Simpson, Thomson (*Battleford-Kindersley*), Watson, Yewchuk—(10).

Autres députés présents: MM. Blouin et Dinsdale.

Témoins: MM. Paul Kaeser, maire, Fort Smith, T.N.O.; Alfred Mansell, adjoint au maire, Hay River, T.N.O.; André Carel, secrétaire-gérant, Fort Simpson, T.N.O.; Louis Grimble, ingénieur pour le compte de Fort Smith, T.N.O.; et J. M. Lowe, gérant général, Commission d'énergie du Nord canadien.

Le Comité reprend l'étude du Bill C-193, Loi modifiant la Loi sur la Commission d'énergie du Nord canadien.

Article 1

Le président présente les témoins, MM. Kaeser, Mansell et Carel.

MM. Kaeser, Mansell et Carel font lecture chacun d'un mémoire. (*Voir Témoignages.*)

Les témoins répondent aux questions.

A 1 h. 05 de l'après-midi, à la fin de la période de questions, le président remercie les témoins et le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 18 mars 1971.

Le greffier du Comité

J. H. Bennett

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, March 16, 1971

• 1117

[*Text*]

The Chairman: Gentlemen, we will resume our hearing on Clause 1 of Bill C-193, an Act to amend the Northern Canada Power Commission Act.

We are pleased to have with us today Mayor Paul Kaeser of Fort Smith, Northwest Territories; Deputy Mayor Alfred Mansell of Hay River; and Mr. Andre Carrel, Secretary-Manager of Fort Simpson.

I should announce that the Minister of Indian Affairs and Northern Development will be unable to attend on Thursday, as we had planned. The Minister is lecturing at Queen's for two days this week and is not available.

Future plans of the Committee include the appearance on Thursday afternoon of the mayor of Whitehorse and the deputy mayor of Yellowknife.

Gentlemen, we will call on Mayor Paul Kaeser. Would you like to outline your views on the proposed amendments, Mayor Kaeser?

Mr. Paul Kaeser (Mayor, Fort Smith, Northwest Territories): Thank you, Mr. Chairman. I made a few notes but I did not prepare a brief. I will read out the notes and, if there are any questions to be asked later on, I will be glad to answer them.

These comments, favourable to Bill C-193, are being submitted by the Town of Fort Smith, Northwest Territories, to the Standing Committee on Indian Affairs and Northern Development.

Fort Smith is satisfied in all respects with the service and rates provided by the Northern Canada Power Commission.

• 1120

We have no objection to zone rate equalization with the understanding that the present rate structure in Fort Smith will not be increased.

As proposed Bill C-193 Fort Smith favours the allocation of more money for studies and investigations to allow more long-range planning for power facilities in the Northwest Territories.

Fort Smith favours the proposed increase in the number of Commission members particularly by the addition of one from the Northwest Territories.

Fort Smith favours the provision in the bill that will allow Northern Canada Power Commission to defer payments of principal and interest where new capacity is provided in excess of immediate demands. Hopefully this would allow Northern Canada Power Commission to plan and prepare their power projects for the tremendous growth and development that is pending in oil and gas production and the service facilities such as pipe lines, by-product production, et cetera.

Fort Smith would like consideration given to the future possibility of owning and operating their own electrical power distribution system. This can be efficiently handled with their other utilities such as sewer and water.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 16 mars 1971

[*Interpretation*]

Le président: Messieurs, nous allons reprendre l'étude de l'article 1 du Bill C-193, loi modifiant la loi sur la Commission d'énergie du Nord canadien.

Nous sommes heureux d'avoir avec nous aujourd'hui M. Paul Kaeser, maire de Fort Smith, Territoires du Nord-Ouest; M. Alfred Mansell, maire adjoint de Hay River et M. André Carel, secrétaire directeur de Fort Simpson.

Je vous annonce que le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien ne pourra pas venir jeudi comme il l'avait prévu. Pendant deux jours, il donne des conférences à l'Université Queen's et il ne peut pas venir.

Les projets du Comité comprennent jeudi après-midi l'apparution du maire de Whitehorse et du maire adjoint de Yellowknife.

Messieurs nous allons donner la parole à M. Paul Kaeser. Voudriez-vous nous dire, monsieur Kaeser ce que vous pensez des amendements proposés?

M. Paul Kaeser (Maire, Fort Smith, Territoires du Nord-Ouest): Merci, monsieur le président. J'ai pris quelques notes, mais je n'ai pas préparé de mémoire. Je vais lire ces notes et je serai heureux ensuite de répondre aux questions.

Ces commentaires, qui sont favorables au Bill C-193, sont proposés par la ville de Fort Smith, Territoires du Nord-Ouest, au Comité permanent des Affaires indiennes et du Nord canadien.

Fort Smith est satisfait en tous points du service et des tarifs de la Commission d'énergie du Nord canadien. Nous n'avons aucune objection à l'égard de l'égalisation des zones tarifaires si les tarifs applicables à Fort Smith ne sont pas augmentés.

Comme le bill C-193, Fort Smith est en faveur de l'allocation de sommes d'argent supplémentaires pour les études et les enquêtes permettant une planification à plus long terme pour des installations d'énergie dans les Territoires du Nord-Ouest.

Fort Smith est en faveur de l'augmentation proposée de nombre des membres de la Commission, en particulier par l'addition d'un membre des Territoires du Nord-Ouest.

Fort Smith approuve la disposition du bill qui autorisera la Commission d'énergie du Nord Canadien à retarder les paiements de capital et d'intérêt lorsque une nouvelle capacité est fournie en excès de la demande immédiate. Nous espérons que cette mesure permettra à la Commission de préparer et de programmer leurs projets d'énergie pour la croissance et le développement énormes qui sont attendus dans la production de pétrole et de gaz et les installations de services tels que les oléoducs, les produits dérivés, et ainsi de suite.

Fort Smith voudrait qu'on accorde de l'attention aux possibilités futures de posséder et de faire fonctionner son propre système de distribution d'énergie électrique.

[*Texte*]

Fort Smith is hopeful that the clauses provided in Bill C-193 will allow Northern Canada Power Commission to provide the leadership needed to develop the large reservoir of hydro power in Canada.

This would mean connect to National Power grid through Alberta and British Columbia, for example.

The export of power or refined metal such as we could have in Pine Point, maybe we could have in Richmond, a uranium plant, heavy water et cetera.

Fort Smith would anticipate that future power developments in the Northwest Territories would be constructed so that the roads, bridges and reservoirs, et cetera would be available to the public and the costs of providing these ancillary facilities would not have to be borne in total by the users of the power.

That is all, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much Mayor Kaeser. Do you have questions? I am at the disposition of the members here, do you feel we should proceed to hear all the mayors before questions?

An hon. Member: Let us hear them all first.

The Chairman: Fine. Deputy Mayor Alfred Mansell?

Mr. Alfred Mansell (Deputy Mayor, Hay River, Northwest Territories): Thank you Mr. Chairman. I have with me today, in addition to myself, Mr. Frank Dusel, a consulting engineer for the Town of Hay River, and Mr. Brooks who is familiar with the utilities business in Hay River, to assist the Committee in any way that it is possible.

I have here a brief to the Committee, and if I may I would like to read the brief to you.

Hay River is pleased, in the general interest of the people of the Northwest Territories and in the interest of present and future industrialization of the Northwest Territories to present its views to the Committee. The Town of Hay River itself is in, what it feels, a special position. It has come to realize more and more that it must compete not with other settlements in the North, but with such places as High Level and Peace River in Alberta. Hay River has just recently had the experience of seeing a firm which prefabricates houses, look at Hay River and then decide to locate at Peace River instead, because of the differences in the cost of power, fuel, wages and so on.

Hay River is also in a unique position as its power is supplied by a private company rather than by the Northern Canada Power Commission. At this moment Hay River is in the process of negotiating a third long-term contract for power, and expects to have at least two submissions for consideration.

We feel strongly that we must retain this right to negotiation on a term basis for our power needs in order to ensure within our capabilities that our citizens receive the best possible consideration, both in the matter of rates and in reliability. We take it, from discussions in the North and in Ottawa, that the prime purpose of the

[*Interprétation*]

Elle pourrait s'en occuper efficacement en même temps que d'autres services tel que l'eau et les égoûts.

Fort Smith espère que les articles du bill C-193 permettront à la Commission d'énergie du Nord canadien de fournir les directions nécessaires pour mettre en valeur le large réservoir d'énergie hydro-électrique au Canada.

Cette situation signifierait un raccord du réseau d'énergie nationale en Alberta et Colombie-Britannique.

L'exportation d'énergie ou de métal raffiné comme nous pourrions en avoir à Pine Point, peut-être même à Richmond nous aurions une usine d'uranium, d'eau lourde et ainsi de suite.

Fort Smith s'attend à ce que les développements futurs d'énergie dans les Territoires du Nord-Ouest soient construits de façon que les routes, les ponts et les réservoirs soient utilisés par le public et que les frais entraînés par l'installation de ces services ne devraient pas être supportés totalement par les utilisateurs d'énergie.

C'est tout, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Kaeser. Avez-vous des questions à poser? Je suis à la disposition des députés. Pensez-vous que nous devrions d'abord écouter tous les maires avant de poser des questions?

Une voix: Écoutons-les d'abord tous.

Le président: Bien. Le maire adjoint, monsieur Alfred Mansell?

M. Alfred Mansell (Maire adjoint de Hay River, Territoires du Nord-Ouest): Merci, monsieur le président. M'accompagnent aujourd'hui M. Frank Dusel, ingénieur-conseil de la ville de Hay River et M. Brooks qui est au courant des services d'utilités publiques à Hay River afin qu'ils nous aident de la meilleure façon possible.

J'ai ici un mémoire que je vais vous lire.

Hay river est heureuse, dans l'intérêt de tous les habitants des Territoires du Nord-Ouest et de l'industrialisation présente et future des Territoires de présenter son point de vue à ce Comité. La ville de Hay River elle-même a une position spéciale. Elle s'est rendue compte de plus en plus qu'il lui faut entrer en concurrence non seulement avec les autres villes du nord mais également avec des endroits tels que High Level et Peace River en Alberta. Hay River avait seulement vu une firme fabriquant des maisons pré-fabriquées s'intéresser à Hay River et ensuite décider de s'installer à la place à Peace River à cause des différences dans le coût de l'énergie, du combustible, des salaires et ainsi de suite.

Hay River a aussi une situation unique par le fait que son énergie lui est fournie par une société privée et non pas par la Commission d'énergie du Nord canadien. En ce moment, Hay River est en train de négocier un troisième contrat d'énergie à long terme et s'attend à avoir au moins deux propositions.

Nous pensons qu'il nous faut garder ce droit à la négociation, car cela nous permet de faire en sorte que nos citoyens reçoivent la meilleure considération possible qu'il s'agisse des tarifs ou de la qualité du service. Nous supposons quant aux discussions que nous avons eues dans le Nord et à Ottawa que le principal but des modifications proposées par la Loi est de permettre à la Commission de rendre plus équitables les tarifs des Territoi-

[*Text*]

proposed changes in the Act are to enable NCPC to make all of the rates in the Northwest Territories more equitable and reasonable for both the users in small settlements as well as those in the larger and more sophisticated areas.

To make living in the North attractive to more and more people from Southern Canada and to make it possi-

• 1125

ble for native northerners to make more use of power and the labour saving devices and conveniences which come from the use of power, it is necessary to drastically reduce the cost of power and fuel sources and other amenities to a level at which they can be used to a greater extent without causing hardship. This necessity applies particularly to the smaller settlements in the North rather than to settlements such as Whitehorse, Yellowknife, Hay River, Pine Point and Fort Smith.

In considering the subsidization of power rates, several things must be kept in mind. One, in an an over-all levelling of power rates it would be difficult to accurately assess the efficiency or otherwise of any individual or even the whole operation. In a location where heating oil costs are high and power is subsidized, it might be cheaper for the individual to use electric heating rather than oil. This would create a further artificial economic situation. Where power is subsidized, an increased demand for power is generated. This in turn would require an increased capital input to maintain the uneconomic demand.

In the over-all picture being considered, some thought must also be given to the source of power. That is diesel versus gas turbine versus hydro.

Naturally, hydro power is much the cheapest: witness the rates charged in Yellowknife and to some extent in Fort Smith and Pine Point. Gas turbines, when located in the gas field, can develop reasonably-priced power; but in the North, diesel power is quite expensive because of the natural in-built cost of diesel-generated power, and because of the cost of transporting the fuel to remoter locations.

We have seen the installation of two 5,000 kilowatt diesel plants at Yellowknife and Pine Point as standby power sources at something like $200,000 each. Just a few weeks ago, Yellowknife had the unfortunate experience of having one of their hydro plants burn down and the standby plant was unable to pick up the load until local residents cut down on their load. This makes for a very expensive operation.

In considering power in the Northwest Territories, we feel that it is necessary to look at the future possibilities and probabilities. In a word, we must plan for the future. There is and has been for some time the possibility of more mining operations which will require a large amount of power. We are being bombarded from all sides today with the comment of a possibility of either an oil or a gas pipeline, or both. All of these possibilities must be considered when planning our needs.

We would point out to you that in the South, both in Canada and the United States, it has been found necessary and financially worthwhile to tie many power sources into power grids. Along this line we would

[*Interpretation*]

res du Nord-Ouest, que ce soit pour les utilisateurs dans des petites villes aussi bien que pour ceux qui sont placés dans des régions plus importantes et développées.

Pour rendre la vie plus intéressante pour plus en plus de gens venant du Sud du Canada, et de permettre aux natifs du Nord d'utiliser plus d'énergie et d'automation et tous les services qui peuvent être rendus par l'énergie, il est nécessaire de réduire considérablement le prix de l'énergie et des combustibles à un niveau permettant de les utiliser plus largement sans difficultés. Cette nécessité s'applique tout particulièrement aux petites localités du Nord plutôt qu'aux localités telles que Whitehorse, Yellowknife, Hay River, Pine Point et Fort Smith.

Si l'on considère la répartition des tarifs d'énergie, il faut se souvenir de plusieurs facteurs. D'abord, si l'on voulait égaliser tous les tarifs d'énergie, il serait difficile d'estimer de façon précise l'efficacité de chaque mesure individuelle ou même de l'opération dans son ensemble. Là où les frais de combustible sont élevés et l'électricité est subventionné, il peut être meilleur marché d'utiliser le chauffage électrique plutôt que le mazout, ce qui créerait une situation économique artificielle. Lorsque l'électricité est subventionné, on assiste à une demande accrue pour l'électricité, ce qui en retour nécessiterait un accroissement des investissements afin de maintenir cette demande non-économique.

Lorsqu'on envisage la situation dans son ensemble, il faut aussi s'attacher à la source d'énergie. Il s'agit du diesel contre la commune à gaz contre l'hydro-électricité.

Évidemment, l'hydro-électricité est ce qui est le moins cher: regardez les tarifs de Yellowknife ou même de Fort Smith et de Pine Point. Les communes à gaz, lorsqu'elles sont installées où le gaz est extrait, peuvent donner de l'énergie à un prix raisonnable; mais dans le Nord, l'énergie produite par le diesel revient très cher à cause du prix de revient élevé de cette énergie et des frais qu'entraîne le transport du mazout aussi loin.

Nous avons vu l'établissement de deux installations diesel de 5,000 kilowatts à Yellowknife et à Pine Point comme étant des sources d'énergie complémentaires et qui reviennent à environ $200,000 chacune. Il y a quelques semaines seulement, Yellowknife a eu la triste expérience de voir l'une de ses installations hydro-électriques brûler et l'installation complémentaire n'a pas pu fournir toute l'énergie nécessaire avant que les résidents ne diminuent leur consommation, ce qui crée un service très cher.

Si l'on examine l'énergie dans les Territoires du Nord-Ouest, il nous semble qu'il est nécessaire d'en évaluer les possibilités futures. En un mot, il nous faut préparer l'avenir. Il y a depuis quelque temps la possibilité d'un accroissement des opérations minières qui nécessiteront plus d'énergie. On nous parle maintenant de toute part de la possibilité d'un gazoduc, d'un odéoduc ou des deux. Toutes ces possibilités doivent être prises en considération lorsqu'on veut préparer l'avenir.

Nous soulignons qu'au Sud, aussi bien au Canada qu'aux États-Unis, on a jugé nécessaire et valable sur le plan financier de réunir plusieurs sources d'énergie en des réseaux d'énergie. Sur le même modèle, nous proposerions qu'un tel réseau soit envisagé pour au moins la zone Mackenzie du Nord.

Dans ce but, nous vous soumettons une carte de la région Mackenzie dans laquelle nous avons marqué quel-

[*Texte*]

submit that some such grid should be considered for the Mackenzie area of the North, at least.

To this end, we would submit to you a map of the Mackenzie country on which we have drawn some lines and shown three sources of reasonably priced power: Snare River and Taltson River in the Northwest Territories and the Zama Lake source in Alberta. We would suggest to you that consideration should be given to tying in the Zama Lake and Taltson River sources as soon as possible, and eventually the source on the Snare River, to make lower-priced power available and to create a more reliable source of power. The $400,000 spent by NCPC for standby diesel generators at Yellowknife and Pine Point would have gone far towards the cost of installing a grid system.

If and when, as appears likely to happen, a gas pipeline travels through the Mackenzie country, this grid could be extended by building gas turbines, possibly in the Fort Simpson area. A program of this nature could, in a reasonably short time, ensure reasonable power rates to the most heavily-populated areas in the Northwest Territories and go a long way to lessening the burden on the people in the more remote areas.

Thank you, gentlemen.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Mansell.

Mr. André Carrel.

• 1130

Mr. André Carrel (Secretary-Manager of Fort Simpson): Mr. Chairman, thank you. Before I present the Council's brief to you I would like to say that we did not have a copy of Bill C-193, we only had a vague idea of its content and we had no knowledge of prior testimony given to this Committee.

However, this is the brief from the Hamlet Council of Fort Simpson.

On very short notice, the Chairman of the Fort Simpson Hamlet Council was asked by Bud Orange, M.P., to appear before a parliamentary committee regarding NCPC. Unexpectedly the Chairman, Mr. Watsyk, was forced to decline the invitation after first accepting it. No other Councillors were able to leave their work. The Hamlet Secretary-Manager, André Carrel, was then asked to and agreed to act on the Hamlet's behalf.

Local interest in NCPC is of long standing. The question of changes, improvements and lowering of power rates has long been a topic of serious local concern. In 1966, when the present Chairman was at Norcon, he and the Area Administrator suggested that in order to induce industry to move North rather than through suggested direct subsidy, first the cost of power and transportation be made more realistic. Private enterprise would then much more naturally be interested in northern development.

More recently, this fall, when the road was first passable, the Fort Simpson Hamlet Council initiated correspondence with two private power utility companies already operating in the North, Northland Utilities and Plains Western. One reason was the road access being available. Would companies already operating in the North, at Hay River or at Yellowknife, find it economical to expand their operation to Fort Simpson and provide

[*Interprétation*]

ques lignes et trois sources d'énergie à un prix raisonnable: Snare River et Taltson River dans les Territoires du Nord-Ouest et la source du lac Zama en Alberta. Nous vous proposons de relier le plut tôt possible le lac Zama et Taltson River et éventuellement la source de la Snare River afin de donner la possibilité d'utilisation d'une énergie à faible prix et de créer une source d'énergie plus sûre. Le montant de 400,000 dépensé par la Commission pour le générateur diesel complémentaire de Yellowknife et de Pine Point aurait été bien mieux employé si l'on avait installé un tel système de réseau.

Si comme cela va vraisemblablement se produire, un gazoduc traverse la région de Mackenzie, ce réseau pourrait être étendu si l'on ajoutait des turbines à gaz dans la région de Fort Simpson. Un programme de cette nature pourrait, dans un délai de temps assez court, assurer un tarif d'électricité raisonnable aux régions les plus peuplées des Territoires du Nord-Ouest et permettrait d'alléger la charge que subissent les gens dans ces régions éloignées.

Merci, messieurs.

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Mansell.

M. André Carrel.

M. André Carrel (secrétaire parlementaire du Fort Simpson): Monsieur le président, je vous remercie. Avant de présenter le mémoire du conseil, je voudrais vous dire que nous n'avons pas reçu d'exemplaire du Bill C-193, nous n'avons donc qu'une idée très vague de son contenu et nous n'avons pas eu connaissance de témoignages donnés auparavant devant ce comité.

Toutefois, voici le mémoire du Conseil du Fort Simpson.

Sans le prévenir longtemps à l'avance, le député Bud Orange a demandé au président du Conseil de Fort Simpson de se présenter devant un comité parlementaire qui étudiait le cas de la Commission d'énergie du Nord canadien. Le président, M. Watsyk, a été forcé de décliner cette invitation après l'avoir d'abord acceptée. Aucun autre conseiller ne pouvait quitter son travail, on a donc demandé au secrétaire-directeur, André Carel, d'agir au nom du Conseil.

L'intérêt local à l'égard de la commission d'énergie date de très longtemps. La question des modifications, des améliorations et de l'abaissement du tarif d'électricité, a été pendant longtemps un sujet d'inquiétude locale. En 1966, lorsque le président actuel était à Norcon, l'administrateur régional et lui-même ont suggéré qu'afin de pousser l'industrie à s'installer vers le Nord, on pourrait, au lieu d'utiliser des subventions directes, en abaisser le coût de l'industrie et du transport. Les entreprises privées s'intéresseraient donc de façon beaucoup plus naturelle au développement du Nord.

Plus récemment, cet automne, lorsque la route a été utilisable, le Conseil de Fort Simpson a communiqué avec deux sociétés privées d'électricité qui travaillaient déjà dans le Nord, les sociétés *Northland Utilities* et *Plains Western*. Une des raisons en était que l'accès par la route

[*Text*]

cheaper power? If cheper power was not feasible, would private enterprise at least provide a vitality and vigour that now seems lacking NCPC, as we know it?

Both companies responded to the invitation. It is interesting to note the thoroughness of examination and research done by one company. Their representative checked practically every power pole for rot, and so on. We wish that NCPC would show us some such similar concern. An example of their concern are the power poles that blew down consecutively in three separate incidents this June, and August at the Experimental Farm. First one pole fell over. Several weeks later another pole fell over next to it. In late August another pole fell over. Could all these poles not have been checked and improved after the first one fell or even before?

Therefore, our observations and criticisms of NCPC operation in Fort Simpson follow. At the end are some proposals that may have merit in improving our local operation with beneficial, related side effects such as reduced cost of living and greater encouragement for development in commerce and industry.

The blowdown of power poles mentioned previously requires elaboration. During the last three years we experienced repeated power failures due to fallen lines. For the last two years at the end of September reasonably large segments of power line fell in the wind. Somewhere close to 60 poles fell between the town and the airport, a distance of 10 miles, three years ago. This does not include numerous poles that fell in town. That winter about seven consecutive poles fell along the river bank. This summer we had the incidents at the Experimental Farm.

Hamlet Council was not only concerned with the frequency of poles falling and the resulting power failures but also with the hazard to lives caused by the speed and ease by which these poles fell. This has been rectified somewhat this summer but a comprehensive and continuous preventative maintenance policy seems to be lacking. In the new Anglican subdivision power is still supplied by low lines supported on temporary tripods. When questioned at a local public meeting, the local superintendent was aware of the temporary line but claimed that it had been rectified shortly before the meeting in January. To this day the temporary tripods still stand.

The same performance has been experienced with the installation of the new pull-type fire alarm call-box system. It was started two years ago and to this day it does not function yet although NCPC was paid by the Territorial Government for installing a fire alarm system.

Installation of water and sewer lines by NCPC is another sore point. They do not return streets to the same condition after completing an installation project. Sewer lines are not always installed using a level but just by eyesight. After water and sewer lines were installed in the new Anglican subdivision this summer, an engineer who came to see about related road construction felt sure that the fire hydrants were installed too far out into the street and not in accordance to the specifications. To move the hydrants back would have cost another $600 per hydrant. We of the Hamlet then wonder what it is we are getting from the NCPC and, whatever it is, what it is costing us? How long can this go on?

Since assuming the principalship of the local school in 1966 I have tried to get a record of costs of electrical and

[*Interpretation*]

était maintenant possible. Les compagnies qui travaillaient déjà dans le Nord, à Hay River ou à Yellowknife trouveraient-elles économique de travailler maintenant à Fort Simpson et d'y fournir de l'électricité à bon marché? Si cela n'était pas possible, l'entreprise privée pourrait-elle au moins fournir une vitalité et une vigueur qui semblent manquer à la Commission d'énergie du Nord canadien?

Les deux compagnies ont répondu à l'invitation. Il est intéressant de noter l'importance des études et recherches effectuées par une société. Leur représentant a vérifié si chaque poteau était en bon état. Nous aimerions que la commission soit aussi minutieuse. Un exemple de leur intérêt est les poteaux qui se sont écroulés, lors de trois accidents distincts, en juin, juillet, et août, à la Ferme expérimentale. Tout d'abord, un des poteaux est tombé. Quelques semaines plus tard, un autre est tombé juste à côté, et à la fin du mois d'août, un autre encore. Tous ces pôteaux n'auraient-ils pas pu être vérifés et réparés après la chute du premier, ou même auparavant?

C'est pourquoi, nous allons vous dire ce que nous pensons du travail de la Commission d'énergie à Fort Simpson. Nous ferons aussi quelques propositions concernant l'amélioration de nos opérations locales avec des à-côté bénéficiaires, notamment une diminution du coût de la vie et un certain encouragement pour le développement du commerce et de l'industrie.

La chute des poteaux mentionnés auparavant mérite plus ample réflexion. Au cours de ces trois dernières années, nous avons connu à plusieurs reprises des manques d'électricité dus à la chute de poteaux. Au cours de ces deux dernières années, à la fin de septembre, d'importantes parties des lignes électriques sont tombées à cause du vent. Il y a trois ans, près de 60 poteaux sont tombés entre la ville et l'aéroport sur une distance de dix milles et nous ne tenons pas compte des nombreux poteaux qui sont tombés en ville. Cet hiver, environ sept poteaux juxtaposés sont tombés le long de la rivière. Cet été, nous avons vu les incidents de la Ferme expérimentale.

Le Conseil ne s'est pas préoccupé seulement de la fréquence des chutes de poteaux et des manques de courant qui en résultaient, mais également des dangers que créent, pour la vie des habitants, la vitesse et la facilité avec lesquelles ces poteaux peuvent s'écrouler. Cette situation a été améliorée quelque peu cet été, mais un entretien complet et vraiment préventif semble ne pas être envisagé. Dans la nouvelle subdivision anglicane, l'énergie est toujours fournie par des lignes basses qui sont soutenues par des trépieds temporaires. Lorsqu'on le lui a demandé, lors d'une récente réunion publique, le surintendant local a dit qu'il savait que cette installation était temporaire, mais il a dit qu'elle avait été rectifiée peu avant la réunion en janvier. Mais jusqu'à aujourd'hui, les trépieds temporaires sont toujours là.

On a fait la même expérience avec l'installation d'un nouveau système d'alarme-incendie. Il a été mis en place il y a deux ans et il ne fonctionne toujours pas, bien que la commission ait été payée par le gouvernement territorial pour installer un tel système.

L'installation de lignes d'eau et d'égouts par la commission est aussi un point délicat. Ils n'ont pas remis les rues en état après avoir effectué ces installations. Les lignes d'égouts ne sont pas toujours installées à l'aide d'un niveau mais seulement à vue d'œil. Après l'installation,

[*Texte*]

mechanical maintenance at the school which NCPC provides. In preparation of annual estimates these statistics would be extremely meaningful. Yet the local office of

• 1135

NCPC is unable to provide any such records. Yet from other territorial engineering staff I hear of the operations costs of water and sewer in Fort Simpson are equal to the costs of Hay River and Fort Smith combined. The latter two settlements are both larger than Fort Simpson.

I have contacted the Territorial Engineer in Fort Simpson and he in turn has contacted his immediate supervisors in Fort Smith. They have done a detailed analytical study regarding the costs of NCPC and performance. If time permits a limited contribution from them may be attached. Their findings, et cetera, would best be presented by them personally. If I may interject, Mr. Chairman, I had a chance to talk to a regional engineer at Fort Smith on my way down. Their findings were not finalized yet, but it will be done in short order and they would like to present it to this Committee if possible.

On contract invoicing policy, 90 per cent of the overhead costs of the Fort Simpson operation are charged to the Territorial Government through three contracts: the Central Heating plant Contract, the School Maintenance Contract and the Water Treatment Plant Contract. The NCPC-owned power plant carries only 10 per cent of the overhead while employing 26 per cent of the total work force.

NCPC is the only plumbing, heating and electrical contractor in town. Following is an example of the Commission's invoicing policy for a furnace mechanic called out after hours. Furnace repair—1 man (call-out) 4 hours at $8.85 $35.40.

In some cases all that is required is to reset the furnace switch. In other instances the mechanic may have to work 20 or 30 minutes. The mechanic according to his union contract gets $4.40 per hour with a call-out minimum of four hours.

The Power Commission receives the difference, $17.80 for this call-out. The vehicle driven by the mechanic is owned and maintained by the Government of the Territories under the Central Heating Plant Contract. All tools used, and if necessary the workshop space and equipment are owned by the Territorial Government again under the Central Heating Plant Contract. All office and supervisory staff is already paid under the 30-30-30-10 cost distribution schedule mentioned above. How, we are curious to know, does NCPC justify their portion of $17.80 paid on this call-out?

Before I read the comparison of power rates, there is a slight mistake in the copy of the brief presented to you. The minimum of $2 is for the first 10 kilowatts, not the first 20. If I may, Mr. Chairman, I will just give you the actual comparisons.

The Residential power rates at Fort Simpson (NCPC) are: first 20 KWH 10c.—minimum $2.00; next 55 KWH 8c. per KWH, and remainder 5c. per KWH.

In Hay River (Northland Utilities), the power rates are: first 40 KWH 10c.—Minimum $3.00; next 160 KWH 4c. per KWH; next 400 KWH 3½c. per KWH or if the residence has an electric water heater next 400 KWH 2½c. per KWH; and, remainder 3c. per KWH.

[*Interprétation*]

cet été, des lignes d'eau et d'égouts dans la nouvelle subdivision anglicane, un ingénieur qui venait s'enquérir d'une construction de route, a constaté que les bornes-incendie étaient installées trop loin, ce qui ne correspondait pas aux spécifications. Pour rapprocher ces bornes, cela aurait coûté environ $600 pour chacune. Nous nous demandons quel service nous rend la commission et combien il nous coûte? Combien de temps cette situation va-t-elle encore durer?

Depuis que j'assume la direction de l'école locale, en 1966, j'ai essayé d'obtenir la liste des frais d'électricité et d'entretien mécanique, service que fournit la commission d'énergie. Ces statistiques pourraient être très utiles pour la préparation des prévisions budgétaires annuelles, mais le bureau local de la commission est incapable de les fournir. Le personnel d'ingénieurs du territoire m'a appris que les coûts d'opération des services d'eau et d'égouts à Fort Simpson sont égaux à la fois à ceux de Hay River et de Fort Smith. Les deux autres localités sont pourtant plus importantes que Fort Simpson.

Je suis entré en contact avec l'ingénieur du territoire de Fort Simpson et qui a à son tour contacté ses supérieurs à Fort Smith. Ils ont fait une étude détaillée des coûts de la Commission d'énergie et de son travail. Si j'en ai le temps, je vous présenterai une petite communication de leur part, mais il vaut mieux que le résultat de leurs recherches soit présenté par eux-mêmes. Si vous me permettez d'intervenir, monsieur le président, j'ai pu rencontrer l'ingénieur régional de Fort Smith lorsque je suis venu ici. Leurs résultats n'étaient pas encore définitifs, mais ils le seront bientôt et ils les présenteront à ce comité.

Pour la politique de contrat, 90 p. 100 des frais globaux de l'opération de Fort Simpson sont imputés au gouvernement territorial par trois contrats, le contrat de l'installation de chauffage central, celui de l'entretien de l'école, enfin celui de l'installation de traitement d'eau. L'installation d'énergie électrique, possédée par la Commission, n'exécute que 10 p. 100 de l'ensemble du travail et elle emploie 26 p. 100 du personnel total.

La Commission d'énergie comprend le seul établissement de plombage, de chauffage et d'électricité dans la ville. Je vais vous donner un exemple de la politique de la commission en ce qui concerne un ouvrier appelé après les heures normales de travail. Réparation de fournaise—un homme (appel) 4 heures à $8.85: $35.40.

Dans certains cas, tout ce qui est nécessaire est de tourner le bouton de la fournaise. Dans d'autres cas, l'ouvrier peut avoir à travailler durant 30 minutes. D'après son contrat syndical, il reçoit $4.40 par heure pour un appel minimal de 4 heures.

Pour cet appel, la Commission reçoit la différence soit $17.80. Le véhicle conduit par l'ouvrier appartient et est entretenu par le gouvernement des Territoires au titre du contrat d'installation du chauffage central. Tous les outils utilisés ainsi que l'atelier et l'équipement appartiennent au gouvernement territorial au titre du contrat d'installation du chauffage central. Tout le personnel de bureau et d'inspection est déjà payé d'après la liste de distribution 30-30-30-10 mentionnée plus haut. Nous aimerions bien savoir comment la Commission justifie sa part de $17.80?

Avant de vous lire la comparaison des tarifs d'électricité, il y a une petite erreur dans la copie du mémoire qui vous a été présenté. Le minimum de $2 concernait les

[*Text*]

An example is Hamlet House in February 1971: 876 KWH, $50.69, while in Hay River it would have cost $33.48, saving of $17.21 or 51 per cent.

Commercial power rates in Fort Simpson (NCPC) are: First 30 KWH 10c.—Minimum $3.00 and, remainder 8c. per KWH.

In Hay River (Northland Utilities), the rates are first 40 KWH 11c.—Minimum $3.00; next 160 KWH 6c. per KWH; next 200 KWH 4½c. per KWH; and, remainder 3½c. per KWH. There are special rates for off peak load consumers, etc.

An example would be a small business establishment. At Fort Simpson, 1327 KWH would cost $106.76. At Hay River, it would cost $55.45, saving of $51.31 or 92 per cent.

The rates are set as mentioned earlier in this presentation. Under the present billing policy an overdue charge is calculated into the rate and the amount is shown as "Gross". The actual rate is shown as "Net" and is presented as a discount rate, available if the bill is paid by a certain date. There is no indication on the power bill that this discount is in fact an overdue interest charge that has been added to the invoice beforehand.

Periodically meters are being misread. If the consumer complains, he is informed that the mistake will be corrected automatically with the next meter reading. The consumer thus has two choices. He can pay now for power he has not yet used, or, if he withholds payment until the mistake is "automatically" corrected, he is no longer entitled to the "dicount" rate. In any case, the consumer pays for an NCPC mistake.

The situation is aggravated in cases of low consumption. Let us assume that a household uses only 50 KWH average per month. This would cost $4.40 monthly. A mistake is made in the meter reading and the consumer is charged for 150 KWH rather than 50 KWH. The cost will be $10.15. In order to automatically correct this 100 KWH mistake, two months will elapse with a zero reading and the customer will be charged the minimum $2.00. Over this three month period the consumer has now paid $14.15 for 150 KWH which would have cost him only $13.20 had NCPC not made the mistake or taken immediate corrective action.

Granted, it is only a matter of 95c. in this instance. The principle, however, is that the consumer pays for a mistake made by NCPC.

Personnel policy is a very controversial subject, it can easily be exaggerated, and it may be difficult to prove certain points beyond any doubt. However, it is difficult to look at the staffing of NCPC in the field without noticing some racial discrimination. It is noticeable in hiring patterns and promotions. Indian people are on casual status for a long time before they are hired on a permanent basis. The power house in Fort Simpson, for instance, is staffed by four operators, to carry on a 24-hour operation. Of these four men only one is classified as diesel operator. One man is a labourer on permanent staff and two are casual labourers. They are called apprentice operators, but in fact they are labourers, they are not involved in any kind of training program, they handle a full shift alone as a diesel operator would. Their payrate is the same as unskilled casual labour. Why is their work and responsibility not recognized?

[*Interpretation*]

10 premiers kilowatts, non pas les 20 premiers. Si je peux, monsieur le président, je vais vous donner les chiffres exacts.

Les tarifs résidentiels d'électricité à Fort Simpson (CENC) sont: Les premiers 20 kwh 10c.—Minimum $2.00: les 55 kwh suivants—8c. par kwh et le reste 5c. par kwh.

Les tarifs de Hay River (Northland Utilities) sont: les premiers 40 kwh 10c.—Minimum $3.00; les 160 kwh suivants 4½c. par kwh; les 400 kwh suivants 3½c. par kwh ou si l'installation a un chauffe-eau électrique, les 400 kwh suivants 2½c. par kwh et le reste 3c. par kwh.

Un exemple est celui de Hamlot House en février 1971: 876 kwh $50.69, et à Hay River, le coût aurait été $33.48, une économie donc de $17.21 ou de 51 p. 100.

Les tarifs commerciaux d'électricité sont à Fort Simpson (CENC): Les premiers 30 kwh. 10c.—Minimum $3.00 et le reste 8c. par kwh.

A Hay River (Northland Utilities): Les premiers 40 kwh. 11c.—minimum $3.00, les 160 kwh. suivants 6c. par kwh.; les 200 kwh. suivants 4½c. par kwh.; et le reste à 3½c. par kwh. Ce sont les tarifs spéciaux pour les consommations d'énergie en dehors des heures de pointe.

Un exemple serait celui d'un petit établissement commercial. A Fort Simpson, 1,327 kwh. coûteraient $106.76 et à Hay River, $55.45, une économie de $51.31 ou de 92 p. 100.

Les tarifs sont établis comme ils sont mentionnés plus haut. D'après la politique actuelle de calcul, un taux supplémentaire est calculé dans les tarifs dont le montant est indiqué comme étant «brut». Le tarif réel est indiqué «net» et est présenté comme un tarif réduit, qui peut être obtenu si la note est payée à une certaine date. Il n'y a pas d'indication sur la note du fait que cet abaissement est un taux d'intérêt qui a été ajouté à la note auparavant.

Il arrive aussi périodiquement que les compteurs soient mal lus. Si le consommateur se plaint, on l'informe que l'erreur sera corrigée automatiquement lors de la prochaine lecture du compteur. Le consommateur a alors deux choix. Il peut payer maintenant pour l'électricité qu'il n'a pas encore utilisé, ou, s'il refuse de payer avant que l'erreur ne soit «automatiquement» corrigée, il n'a plus droit au taux réduit. De toute façon, c'est le consommateur qui paye pour l'erreur commise par la Commission.

La situation s'aggrave dans les cas de faible consommation. Supposons qu'une famille utilise uniquement 50 kwh. en moyenne par mois, ce qui lui coûterait $4.40 par mois. Si l'on fait une erreur lors de la lecteure du compteur et qu'on fait payer au consommateur 150 kwh et non pas 50, les frais seront de $10.15. Pour corriger automatiquement cette erreur de 100 kwh., il faudra que deux mois se passent avec une lecture de compteur de zéro et en facturant au consommateur le minimum de $2.00. Après ces trois mois, le consommateur aura payé $14.15 pour 150 kwh. qui lui auraient coûté seulement $13.20 si la Commission n'avait pas fait cette erreur ou l'avait immédiatement corrigée.

Il ne s'agit dans ce cas-là que de 95 cents, mais le principe est le consommateur paye pour une erreur faite par la Commission d'énergie.

La politique personnelle est un sujet très controversé. On peut facilement faire des exagérations et il peut être

[*Texte*]

• 1140

As recently as last September, the casual labour rate in the power plant was $2.25. Two or three casuals outside the power house were getting paid $2.50 per hour. At the same time the Superintendent's wife, also being a casual employee and working in the office, was being paid $3 an hour.

In one particular instance involving two permanent employees discrimination was quite blunt. One man, an Indian, came to work under the influence of alcohol. He was suspended and it was recommended that he be fired. Another man, a white, missed four working days while on a drunken spree. His time sheets were rigged to show sick leave for two days, working one day and sick leave again for two days, thus avoiding the medical certificate clause. Both men are still working for NCPC and both had been drinking before.

For several years now supervisors at Fort Simpson have received free power as a fringe benefit. It has happened that some supervisors have taken on boarders. It is questionable if fringe benefits of this type are justified as they can easily be abused for commercial sideline ventures.

One man, a native, was an apprentice plumber and for about six months he was the only plumber in town. The talk among other NCPC personnel is that if that same man had worked in another place such as Inuvik or Frobisher Bay he would have been better paid for his qualifications and would be recognized for the work done while he was the only plumber in town.

This leads to qualifications, role expectation and autonomy of local superintendents. Some seem badly qualified for this role and public relations, man management, supervision, maintenance and creative thinking seem to be drastically lacking at times. No in-service training program for this key role seems to exist, yet for the amount of personnel and financial involvement included this improvement seems imperative.

Paternalism. NCPC takes the view that they are doing the North a favour. Without their benevolent presence we would be burning candles. While it is true that only a government body can supply cheap power to a small settlement, NCPC has not supplied cheap power and we feel once private enterprise is willing to invest money in the utilities of a northern community that NCPC should pull out.

According to the present NCPC policy the Commission's operations must be self-supporting. They, in fact, show a profit. If it is to be a profit venture why not let private enterprise do it? Utility companies have shown an interest in purchasing the NCPC assets and operation in Fort Simpson but the Commission flatly refused to even talk about the subject.

If the original concept of NCPC was to provide power for as large a segment of the northern population as possible at reasonable rates, then why is it not subsidized by general revenue from the federal government? Why should the North subsidize itself while the provinces have equalization programs?

Proposals. We ask that NCPC headquarters be moved to the North. The entire operation is in the North. The head office should be centrally located. We have several towns that could accommodate the oversized Ottawa staff

[*Interprétation*]

difficile de prouver avec certitude certains points. Cependant, on ne peut examiner le personnel de la Commission sans noter des discriminations raciales évidentes, et cette situation s'observe aussi bien lors de l'embauche du personnel que pour les promotions. Les Indiens sont considérés comme simplement contractuels pendant longtemps avant d'être embauchés de façon permanente. L'installation de production d'énergie à Fort Simpson, par exemple, n'a que 4 opérateurs pour effectuer le travail de 24 heures. Un seul de ces 4 hommes est considéré comme un opérateur diesel. Un autre est manœuvre permanent et il y a deux travailleurs occasionnels. On les appelle des apprentis opérateurs, mais en fait, ils ne sont que des manœuvres, ils ne participent à aucun programme de formation, et pourtant, ils travaillent exactement comme le ferait un opérateur diesel. Leur salaire est le même que celui d'un manœuvre occasionnel. Pourquoi leur travail et leur responsabilité ne sont-ils pas reconnus?

Au mois de septembre dernier encore, ces travailleurs ne recevaient que $2.25 de l'heure. Deux ou trois employés à titre non permanent, travaillant à l'extérieur de l'installation étaient payés $2.50 de l'heure. A la même époque, la femme du surintendant, c'était également un employé à titre non permanent et qui travaillait dans le bureau, était payée $3 de l'heure.

Lors d'un exemple particulier qui a mis en cause deux employés permanents, la discrimination était particulièrement évidente. Un des hommes, un Indien, est venu travailler sous l'influence de l'alcool. Il a été suspendu et on a recommandé son exclusion. Un autre homme, un Blanc, a manqué quatre jours consécutifs pour cause d'ivresse. Ces horaires ont été arrangés de façon à indiquer un congé de maladie de deux jours, du travail un jour et des congés de maladie à nouveau pendant deux jours, permettant ainsi d'éviter la présentation d'un certificat médical. Les deux hommes travaillent pour la commission et tous deux buvaient déjà auparavant.

Depuis de nombreuses années déjà, les superviseurs de Fort Simpson ont reçu, comme avantage particulier, de l'électricité gratuite. Certains de ces superviseurs ont pris des locataires. On peut se demander si de tels avantages sont justifiés lorsqu'ils peuvent être aussi facilement utilisés sur un plan commercial.

Un homme, un Indigène, était un apprenti-plombier, et pendant environ six mois, il était le seul plombier de la ville. On dit, parmi le personnel de la commission, que, si cet homme avait travaillé ailleurs, par exemple à Inuvik ou à Frobisher Bay, il aurait été mieux payé pour ses qualifications et on aurait mieux pris en considération le travail qu'il effectuait alors qu'il était le seul plombier de la ville.

Cette situation entraîne des problèmes concernant la qualification et l'autonomie des surintendants locaux. Certains semblent être peu qualifiés pour ce rôle; et on manque bien souvent de sens des relations publiques, de la direction humaine, de la supervision, de l'entretien et de la pensée créatrice. Il semble qu'il n'existe aucun programme de formation à ce rôle essentiel. Et pourtant, cela semblerait très important, étant donné la quantité de personnel en jeu et le côté financier de ce problème.

Le paternalisme. La commission pense faire une faveur au Nord. Sans leur présence bienveillante, nous en serions à utiliser des chandelles. S'il est vrai que c'est seulement un organisme gouvernemental qui peut fournir

[*Text*]

that NCPC seems to need. If it is felt that it is an advantage to have the head office so far removed from its operation then maybe we should consider moving the CBC TV headquarters from Toronto to Fort Simpson.

We ask for a definition of the role of NCPC in respect of their duties and responsibilities to the communities. We ask that these definitions be publicized to avoid misunderstandings and bad relationships within the communities.

We ask that all local operations be handled under contract with the local authorities. This would mean that NCPC assets in incorporated municipalities be taken over by the municipalities with assistance from the federal and territorial governments.

We ask that all incorporated municipalities be given the power to enter contract agreements with whoever is best suited in the municipality's opinion to provide the services.

This is signed by Orest Watsyk, Chairman of the Council of the Hamlet of Fort Simpson.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Carrell. Mr. Yewchuk.

Mr. Yewchuk: I wonder if we could briefly have some comparisons between the rates at Fort Simpson, Fort Smith and Hay River?

Mr. Mansell: Mr. Chairman, I believe Mr. Brooks has those. Do you have those rates, Mr. Brooks? Do you have some comparative figures, Mr. Brooks?

• 1145

The Chairman: I wonder, gentlemen, if we should have placed on the record the figures which appear to be the same as the figures given to us by means of a chart the other day by the NCPC.

[*Interpretation*]

de l'électricité à bas prix à une petite localité, la commission n'a pas fourni de l'électricité à bas prix. Et nous pensons que si des entreprises privées sont prêtes à investir de l'argent pour une collectivité du Nord, la commission devrait lui laisser la place.

D'après la politique actuelle de la commission, ces opérations doivent se couvrir. En fait, il y a du profit. S'il doit y avoir des bénéfices pourquoi ne pas laisser une entreprise privée le faire? Les compagnies du service public se sont montrées intéressées à acheter les parts de la commission pour Fort Simpson, mais la commission a refusé même d'envisager le sujet.

Si l'idée à l'origine de la commission était de fournir de l'électricité à un secteur aussi large que possible de la population du Nord à des tarifs raisonnables, pourquoi n'est-elle pas subventionnée par les revenus généraux du gouvernement fédéral? Pourquoi le Nord devrait-il se subventionner lui-même alors que les provinces ont des programmes de péréquation?

Propositions. Nous demandons que la direction de la commission soit installée au Nord. Tout son travail est situé dans le Nord. Sa direction devrait être située de façon centrale. Il y a plusieurs villes qui pourraient abriter le personnel si important d'Ottawa dont la commission semble avoir besoin. Si l'on pense que c'est un avantage que d'avoir une direction très éloignée de son lieu de travail, on pourrait peut-être envisager de faire venir à Fort Simpson la direction de Radio-Canada depuis Toronto.

Nous demandons une définition du rôle de la commission en ce qui concerne ses devoirs et responsabilités à l'égard des collectivités. Nous demandons que ces définitions soient publiées, de façon à éviter les malentendus et les mauvaises relations à l'intérieur des collectivités.

Nous demandons que toutes les opérations locales soient faites sous contrat avec les autorités locales, ce qui signifierait que les participations de la commission dans les municipalités fusionnées soient reprises par les municipalités avec l'aide des gouvernements fédéral et territorial.

Nous demandons que toutes les municipalités fusionnées puissent avoir le droit de passer des contrats avec ceux qui sont les plus qualifiés de la ville et de la municipalité à fournir les services.

Ce document est signé par Orest Watsyk, président du Conseil de Fort Simpson.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Carrel. Monsieur Yewchuk.

M. Yewchuk: Je me demande si nous pourrions faire rapidement une comparaison entre les taux de Fort Simpson, de Fort Smith et de Hay River?

M. Mansell: Monsieur le président, je crois que M. Brooks les a en main. Avez-vous ces tarifs, monsieur Brooks? Avez-vous les chiffres pour établir une comparaison?

Le président: Messieurs, je me demande si nous n'aurions pas dû inclure au compte rendu ces chiffres, qui me semblent être les mêmes que ceux fournis dans le tableau de la CENC.

[*Texte*]

Mr. Yewchuk: Mr. Chairman, I do not think they were given for those specific towns, as far as I can recall.

The Chairman: I do not remember every town that was on that chart, but...

Mr. Mansell: Mr. Chairman, I will read the rates we have here. For residential power, Fort Simpson, up to 10 kilowatt hours, $2; for 11 to 75 kilowatt hours, 8 cents per kilowatt; over 75 kilowatt hours 5 cents per kilowatt.

For Fort Smith residential, up to 10 kilowatt hours, $2; from 11 to 75 kilowatt hours, 5.4 cents; 76 to 200 kilowatt hours 3 cents; 201 to 500 kilowatts 2 cents, and over 500 kilowatts 3 cents, a minimum of $2.

The Hay River residential rates, the first 40 kilowatts at 10 cents; the next 160 kilowatts at 4.5 cents; the next 400 kilowatts at 3.5 cents, and the excess at 3 cents, a minimum of $3. Where there is a water heater 1 cent per kilowatt discount for the use between 200 and 600 kilowatt hours. Those are the residential rates. Would you like the commercial rates?

Mr. Yewchuk: No, I just wanted some idea. Unfortunately there are different methods of determining the rates that are used and they are not useful from a point of view of comparison for the Committee, at least not without substantial calculations. That is all right, though, Mr. Chairman.

Mr. Mansell: We are prepared to have these available to you.

Mr. Yewchuk: We could table them or append them to the minutes.

I would like to ask the Deputy Mayor from Hay River a general question. What do you think or what is your impression of the comparison of rates between NCPC and the private enterprise that is running it in your town?

Mr. Mansell: At the moment we do not have a solid comparison because we are dealing with private enterprise in our franchise. We are in the process of receiving a submission from both the private enterprise company and NCPC for our next five- or ten-year franchise that is being negotiated this year.

• 1150

All I can say at the moment is that, ten years ago, Hay River negotiated with Northland Utilities for a certain rate for residential and commercial power. Two years ago, we negotiated a reduction in that rate with Northland Utilities. What their submission will be in the near future, I do not know, because, as I say, we have not received that yet. So I cannot honestly compare NCPC power in Hay River with what our rates are at the moment.

Mr. Yewchuk: What is the source of power used at Hay River?

Mr. Mansell: It is locally-generated power, diesel units. In my brief I have suggested that, for the benefit of all

[*Interprétation*]

M. Yewchuk: Monsieur le président, pour autant que je m'en souvienne, je ne crois pas que ces chiffres concernent ces villes en particulier.

Le président: Je ne sais plus si toutes ces villes se trouvaient sur le tableau, mais...

M. Mansell: Monsieur le président, je vais vous donner lecture des tarifs dont nous disposons ici. Pour l'énergie résidentielle à Fort Simpson, jusqu'à 10 kWh—$2; de 11 à 75 kWh 8c. par kWh; au-dessus de 75 kWh 5c. par kW.

Pour l'énergie résidentielle à Fort Smith, jusqu'à 10 kWh $2; de 11 à 75 kWh 5.4c. par kW; de 75 à 200 kWh 3c par kW; de 201 à 500 kW 2c., et au-dessus de 500 kW, 3c. avec un minimum de $2.

Les tarifs pour l'énergie résidentielle de Hay River sont les suivants: pour les 40 premiers kW 10c.; pour les 160 kW suivants, 4.5c.; pour les 400 kW suivants, 3.5c. et pour le surplus, 3c., avec un minimum de $3. Lorsqu'il y a un chauffe-eau, nous faisons un escompte de 1c. par kW entre 200 et 600 kWh. Tels sont les tarifs pour l'énergie résidentielle? Voudriez-vous que je vous donne également les tarifs commerciaux?

M. Yewchuk: Non, je voulais simplement avoir une idée. Malheureusement, les méthodes de détermination de tarifs ne sont pas toujours les mêmes, et par conséquent, à moins qu'on ne se livre à des calculs compliqués, ces tarifs ne peuvent pas servir d'éléments de comparaison pour le Comité. Je vous remercie, cependant.

M. Mansell: Nous sommes tout à fait disposés à vous les fournir.

M. Yewchuk: Peut-être pourrions-nous les annexer au procès-verbal.

Je voudrais poser au maire adjoint de Hay River une question d'ordre général. Avez-vous fait une comparaison entre les tarifs de la CENC et ceux de l'entreprise privée qui fournit le même service dans votre ville? Quelle est votre impression à ce sujet?

M. Mansell: A l'heure actuelle, nous n'avons pas d'éléments de comparaison car, dans notre district, nous avons affaire à une entreprise privée. Nous allons recevoir bientôt une proposition de la part de l'entreprise privée et également une proposition de la CENC concernant notre concession pour les cinq ou dix années à venir; les négociations à ce sujet doivent se dérouler cette année.

Tout ce que je peux dire à l'heure actuelle c'est que, voici 10 ans, Hay River a négocié avec *Northland Utilities* pour l'établissement d'un certain taux concernant l'énergie résidentielle et commerciale. Il y a deux ans, nous avons négocié une réduction tarifaire avec la société *Northland Utilities*. Quelle sera la nature de la proposition que nous recevrons bientôt, je ne puis le dire, car, nous n'en avons pas encore reçue. Par conséquent, je ne suis pas en mesure de comparer honnêtement la fourniture d'énergie par la CENC à Hay River avec les tarifs actuels.

M. Yewchuk: Quelle est la source d'énergie utilisée à Hay River?

M. Mansell: C'est une énergie produite sur place, au moyen de moteurs diesel. Dans mon mémoire, j'ai sug-

[*Text*]

the Northwest Territories, we should look into the possibility of a grid system. The Northland Utilities have a source of power at Zama Lake, which is about 160 miles south of Hay River. It is located in a gas field, so that gas turbines can produce power at a fairly reasonable rate. The reason we suggest this is that we feel it would be not only in the interests of Hay River but of communities serviced by NCPC to have this source of power available to them. It would mean a more stabilized source of power and, hopefully, an opportunity to reduce the basic cost of electricity for communities in the North.

Mr. Yewchuk: Is it your impression that this Bill that we are looking at now, which has the idea of making the rates for power more or less uniform throughout the territories, is going to affect the rates in your town in any way?

Mr. Mansell: We are concerned that if this is put into effect we will, to some extent, lose our present position of being able to negotiate rates from whichever source we find to be the most advantageous. By the same token, I can understand the necessity—I feel there is a necessity—to assist, somewhere along the line, people in the North having power available to them at a reasonable price.

For instance, in the towns of Rae and Fort Resolution, as near as I can find out, the cost of power is 12 cents or thereabout per kilowatt hour straight across the board. I may be wrong but this is the information I obtained. Certainly we feel that cheaper power to these people is a necessity, but if they have cheaper power, we feel that the subsidy to these areas should be in the form of a subsidy to each area rather than an equalization of rates, in a sense, because then we can see whether a utility in Fort Resolution or Rae is, in fact, operating on an economical basis. We will know exactly the cost of power.

Mr. Yewchuk: As you know, the terms of reference under which the Northern Canada Power Commission operates are that it has to be a self-supporting proposition; that it not be subsidized from other sources. It would appear that towns which are now running on a paying basis would be in the position where they have to subsidize places like Rae because these are smaller consumers and rates are quite a bit higher.

I was interested in Mr. Kaeser's statement that they would go along with this provided that it did not mean an increase in the rates at Fort Smith. Do you really feel that it will not mean an increase in rates in your town?

• 1155

Mr. Kaeser: No, I do not think so. For instance, I might point out that the gentleman was talking about Resolution. Resolution in the early days had a diesel plant and now they are connected with the hydro, this hydro plant in Forth Smith, the hydro plant in Pine Point. Now Fort Resolution was connected only about two weeks ago and I understand they will get a reduction of about one third of their former rate, with the result that if it was $12, as

[*Interpretation*]

géré que, dans l'intérêt de l'ensemble des Territoires du Nord-Ouest, nous essayons d'établir un réseau. La société *Northland Utilities* dispose de source d'énergie au lac Zama, qui se trouve environ à 160 milles de Hay River. Cette source d'énergie se trouve sur une nappe de gaz, de sorte que des turbines à gaz peuvent produire de l'énergie à un tarif relativement raisonnable. La raison pour laquelle nous avons fait cette suggestion est que nous pensons qu'il ne serait pas seulement de l'intérêt de Hay River mais de l'ensemble des localités déservies par la CENC de disposer de cette source d'énergie qui est à leur portée, ce qui leur permettrait de bénéficier de source d'énergie beaucoup plus stable et de réduire les coûts de l'électricité pour les localités du Nord.

M. Yewchuk: Pensez-vous que le bill que nous étudions en ce moment, dont le propos est d'essayer d'uniformiser plus ou moins les tarifs dans l'ensemble du territoire, risque d'avoir une influence sur les tarifs dans votre ville?

M. Mansell: Nous craignons que si une telle mesure est appliquée, nous ne perdions dans une certaine mesure les avantages que nous offre la situation actuelle et nous craignons également de ne plus être en mesure de négocier des tarifs avec le fournisseur le plus avantageux. De plus, je pense qu'il est nécessaire d'aider les habitants du Nord à disposer d'une énergie qui leur serait fournie à des tarifs raisonnables.

Par exemple, dans les villes de Rae et Fort Resolution, le coût de l'énergie est de 12 cents environ par kWh; ces deux localités se trouvent juste de l'autre côté de la frontière. Il se peut que je me trompe mais ce sont les renseignements qu'on m'a donnés. Nous pensons de toute façon qu'une énergie à meilleur marché est une nécessité pour la population mais nous pensons également qu'il faudrait qu'il y ait non pas une égalisation des tarifs mais des subventions apportées à chaque région car on peut alors se rendre compte si le service fourni à Fort Resolution ou à Rae par exemple est fait dans des conditions économiquement rentables, ce qui nous permettra de connaître exactement le coût de l'énergie.

M. Yewchuk: Comme vous le savez, le mandat de la CENC est tel que cette entreprise doit être autonome du point de vue financier. Elle ne doit pas recevoir des subventions. Par conséquent les villes qui achètent l'énergie se trouvent dans l'obligation de subventionner des endroits tel que Rae parce que la consommation de ce genre de localité est inférieure et les tarifs y sont plus élevés.

J'ai été tellement intéressé par la déclaration de M. Kaeser, lorsqu'il a dit qu'il était d'accord avec une telle mesure à condition que cela ne signifie par une augmentation des tarifs pour Fort Smith.

M. Kaeser: Non, je ne pense pas. Par exemple, je voudrais faire remarquer que vous avez parlé de résolution. Par résolution, dans les premiers temps, il y avait une installation diesel et à l'heure actuelle, nous sommes reliés par un réseau hydro-électrique, celui de Fort Smith et de Fine Point. A Fort Resolution, la liaison n'a été établie qu'il y a environ 2 semaines et je pense qu'ils vont bénéficier d'une réduction d'environ un tiers de leur

[*Texte*]

you said, they will have power for $8 now. I know that because as a member of the Territorial Council, Fort Resolution belongs in my territory, therefore, I know the circumstances.

Mr. Yewchuk: Are you under the impression that this bill may lead to a reduction of rates in Fort Smith?

Mr. Kaeser: We hope so. In Fort Smith we made a $56,000 profit last year, but I think that was on account of hydro power. We do hope if more people go on to hydro and if we can get another increase of hydro power because we have lots od hydro potentials in the North, about 35 miles north of us, we will have cheaper power all over. I do hope it will go right on into Hay River or it will go into Rae and perhaps later on over to Yellowknife. However, I am not expert in that respect.

Mr. Yewchuk: Have you carried out any estimates or studies of projections should there be a zoning rule established for uniform rates throughout certain zones?

Mr. Kaeser: No, we have not made a study yet but it seems the right direction to go. If we want people as in Fort Resolution to get, as I told you they will be getting, a reduction of one fifth which is a big item—if they get a reduction and we get a reduction that means more people will come into the North—we need transportation and cheap power in order to get our industries started in the North. I pointed out somewhere in the brief what it means to get hydro, and, as I pointed out, we have the best potentials for hydro in the North, in fact, for all of Canada.

Mr. Yewchuk: Looking at these figures comparing Fort Smith to Fort Simpson, Fort Simpson's rates are substantially higher than yours are. I cannot see how you think it will reduce your rates to stabilize...

Mr. Kaeser: We would not come under Fort Simpson. Our rates would apply to only Fort Resolution and Pine Point. I mean we are talking about areas.

Mr. Yewchuk: These zones have not been established in...

Mr. Kaeser: No, no, we are talking about the area, and our area should go up to Hay River only.

Mr. Yewchuk: You do not know this though?

Mr. Kaeser: No, we do not know, but that is the assumption.

Mr. Yewchuk: Your area may be the entire Northwest Territories.

Mr. Kaeser: No, no, they talk about areas in the bill.

[*Interprétation*]

tarif précédent et par conséquent, au lieu de payer 12 dollars, il ne paieront que 8 dollars. Je le sais, car je suis membre du Conseil du Territoire et que Fort Resolution fait partie de ce district.

M. Yewchuk: Pensez-vous que l'application du Bill pourrait entraîner une réduction des tarifs à Fort Smith?

M. Kaeser: Nous l'espérons. A Fort Smith, nous avons fait un bénéfice de 56,000 dollars l'année dernière, probablement en raison de l'énergie hydro-électrique. Nous espérons que si plus de personnes sont rattachées au réseau hydro-électrique et si nous pouvons bénéficier d'une quantité accrue d'énergie hydro-électrique, compte tenu du potentiel très élevé des Territoires du Nord, qui se trouvent à 35 milles au nord de notre localité, nous bénéficierons d'une énergie à meilleur marché. J'espère que le réseau passera directement par Hay River ou à Rae et peut-être plus tard jusqu'à Yellowknife. Cependant, je dois dire que je ne suis pas un expert à ce sujet.

M. Yewchuk: Avez-vous effectué des études ou vous êtes-vous livré à des prévisions concernant un zonage qui permettrait d'établir des tarifs uniformes dans certaines zones?

M. Kaeser: Non, je n'ai pas fait ce genre d'études jusqu'à présent, mais je pense que c'est dans cette voie qu'il faut s'engager. Si nous procédons comme à Fort Resolution, je pense que nous aurons une réduction d'environ un cinquième, ce qui est considérable. S'ils peuvent bénéficier d'une réduction et si nous pouvons également bénéficier d'une telle réduction, cela signifie que plus de personnes viendront s'installer dans le Nord. Nous avons besoin de transport et d'énergie à bon marché pour inviter les industries à démarrer dans notre région. J'ai déjà indiqué dans le mémoire ce que le réseau hydro-électrique signifie pour nous; comme je l'ai déjà dit, c'est nous, dans le Nord, qui avons les meilleures possibilités de développement à ce sujet.

M. Yewchuk: J'ai examiné ces chiffres, et si l'on compare Fort Smith à Fort Simpson, on voit que les tarifs pratiqués dans cette dernière localité sont considérablement plus élevés que les autres. Il me semble que vous pouvez difficilement parler de réduction de vos tarifs pour stabiliser...

M. Kaeser: Les tarifs dont je parle s'appliqueraient seulement à Fort Resolution et à Pine Point. C'est de ces zones que nous parlons en ce moment.

M. Yewchuk: Ces zones n'ont pas été établies dans...

M. Kaeser: Non non, nous parlons de la région et je pense que notre région ne s'étend que jusqu'à Hay River.

M. Yewchuk: Vous n'en êtes pas sûr?

M. Kaeser: Non, mais je pense que c'est cela.

M. Yewchuk: Votre région comprend peut-être l'ensemble des Territoires du Nord-Ouest.

M. Kaeser: Non, non, il est fait état de ces régions dans le Bill.

[*Text*]

Mr. Yewchuk: They talk about zones, but they do not say where these zones will be.

Mr. Kaeser: No, but perhaps the thought is that they should go up to Hay River, there should be one established around Fort Simpson, one in Inuvik and one in Yellowknife.

Mr. Yewchuk: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Simpson.

Mr. Simpson: Mayor Kaeser, you mentioned in your remarks that Fort Smith was considering the future possibility of owning their own electrical power dsitribution system. Who owns it at the present time?

Mr. Kaeser: The Northern Canada Power Commission.

Mr. Simpson: Do they also own and maintain the distribution line?

Mr. Kaeser: That is correct.

Mr. Simpson: They also maintain, own and maintain the sewer and water...

Mr. Kaeser: No, no, that is the town. We own the sewer and water and that is the reason we want to have that distribution because then our man could read the meter for the electric power and for the sewer at the same time. The bills could be made out at the same time. Our office could send all the bills out and that is the reason I want that.

• 1200

Mr. Simpson: In other words, you feel it would be a more economic...

Mr. Kaeser: ...for the town, sir.

Mr. Simpson: ...if you had the power distribution line to maintain.

Mr. Kaeser: Yes.

M. Simpson: In other remarks you made, you were saying that the clause proposed in Bill C-193 will allow NCPC to provide leadership needed to develop the last large reservoir of hydro power in Canada. When you mention this last large reservoir of hydro power, are you referring to the possibilities throughout the Territories or are you referring to specific projects?

Mr. Kaeser: As I told you, there is another power potential up in Artillery Lake, the Lockhart River which is about 300 miles straight North from us, although I understand there is power possibility up in Great Bear Lake, and then naturally the biggest power potential we have right in Fort Smith. There is Slave River office in which they talk about 1 million horsepower.

The Chairman: A supplementary, Mr. Yewchuk.

[*Interpretation*]

M. Yewchuk: On y parle de zones, mais on ne les définit pas.

M. Kaeser: Non, mais peut-être a-t-on l'intention de les faire aller jusqu'à Hay River et d'en établir une aux environ de Fort Simpson, une à Inuvik et une à Yellowknife.

M. Yewchuk: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Simpson.

M. Simpson: Monsieur Kaeser, vous dites dans vos observations que Fort Smith envisageait la possibilité d'être propriétaire de sa propre installation de distribution d'énergie électrique. Qui en est propriétaire à l'heure actuelle?

M. Kaeser: La Commission d'énergie.

M. Simpson: Sont-ils également propriétaires et s'occupent-ils de la ligne de distribution?

M. Kaeser: C'est exact.

M. Simpson: Ils sont également propriétaires et ils s'occupent du système d'égout et d'adduction des eaux...

M. Kaeser: Non, non, c'est la ville qui s'en occupe. Nous sommes propriétaires du système d'égout et d'adduction des eaux et c'est la raison pour laquelle nous voudrions également nous occuper de la distribution de l'électricité, car cela nous permettrait d'établir en même temps les factures pour les égouts et l'énergie électrique. Cela permettrait à notre bureau d'envoyer les factures; voilà la raison.

M. Simpson: En d'autre termes, vous pensez que cela serait plus rentable...

M. Kaeser: Pour la ville, monsieur.

M. Simpson: ...si vous pouviez vous occuper de la ligne de distribution.

M. Kaeser: Oui.

M. Simpson: Vous avez dit par ailleurs que la disposition prévue dans le Bill C-193 permettrait à la Commission de diriger le développement du grand réservoir d'énergie hydro-électrique au Canada. Lorsque vous parlez de ce grand réservoir d'énergie hydro-électrique, faites-vous allusion aux possibilités qui existent dans l'ensemble des Territoires du Nord-Ouest ou avez-vous à l'esprit des projets précis?

M. Kaeser: Comme je vous l'ai dit, il y a un autre potentiel d'énergie, qui se trouve à Artillery Lake et également dans la rivière Lockhart qui se trouve à 300 miles au nord de notre localité; je crois qu'il y a également d'autres possibilités au Lac du Grand Ours et évidemment, la source majeure d'énergie se trouve précisément à Fort Smith. On parle, dans le bureau de Slave River, d'une puissance de 1 million de chevaux.

Le président: Monsieur Yewchuk, une question supplémentaire.

[*Texte*]

Mr. Yewchuk: I was wondering, Mr. Chairman, whether you could give us a description of the proposed zones so that we know what we are talking about a little more accurately.

The Chairman: I would suggest to the members of the Committee that it might be advisable, if everyone agreed, to call Mr. Lowe before the Committee to clear up some of the questions that have been raised here by some of our witnesses. If this is agreeable, later after we have completed some questions, you could perhaps ask Mr. Lowe.

Mr. Yewchuk: I think we should have this information before us.

The Chairman: Yes. I will just make a note of that question, Mr. Yewchuk. Mr. Simpson.

Mr. Simpson: Thank you, Mr. Chairman. I wanted to ask Mr. Mansell a couple of questions. In your brief from the Hay River Council, you mention that at the present time Hay River is in the process of negotiating a third long-term contract for power and expects to have at least two submissions for consideration. Are you able at this time to say who these two considerations might be? Are they both private?

Mr. Mansell: No, we have discussed this with Northland Utilities and with Northern Canada Power Commission. I understand both organizations are making a submission to Hay River for the power franchise.

Mr. Simpson: Have NCPC ever serviced Hay River with electrical power?

Mr. Mansell: No, they have not. The original power installation was by Northland Utilities and has continued to be that.

Mr. Simpson: In your previous negotiations have NCPC entered the picture at all, or is this the first time?

Mr. Mansell: This is the first time, to my knowledge.

Mr. Simpson: I assume then that bids will be submitted to be dealt with by your community. Is that right?

Mr. Mansell: That is right, yes.

Mr. Simpson: Can you say how your present rates at Hay River compare with rates charged by NCPC in areas comparable in population? We have had other rates submitted but although we have been up there on several occasions, at this time I do not have the relative population sizes before me.

Mr. Mansell: Relative populations are Fort Smith and Inuvik. The Fort Smith rates are not too far away from our present rates that are charged by Northland Utilities. I have not got the Inuvik rates. Have we got Inuvik rates here? No.

The Chairman: It seems to me that comparison was included in the evidence we had before us last week.

[*Interprétation*]

M. Yewchuk: Pourriez-vous nous donner une description des zones telles qu'elles ont été proposées pour nous permettre d'en parler d'une manière plus précise?

Le président: Peut-être, messieurs, pourrions-nous demander à M. Lowe d'éclaircir certaines questions qui ont été soulevées par nos témoins. Si les membres du comité sont d'accord, nous pourrons le faire dès qu'on aura répondu aux dernières questions.

M. Yewchuk: Je pense que nous aurons besoin de ces renseignements.

Le président: Oui, je vais rédiger une note à ce sujet, monsieur Yewchuk.

M. Simpson: Merci, monsieur le président. Je voudrais poser quelques questions à M. Mansell. Dans le mémoire présenté par le Conseil de Hay River, vous dites que vous êtes en train de négocier la conclusion d'un troisième contrat à long terme pour la fourniture d'énergie; vous dites également qu'au moins deux propositions vous ont été faites. Pourriez-vous nous dire quelle est l'origine de ces deux propositions? S'agit-il de propositions provenant du secteur privé?

M. Mansell: Non, nous avons discuté de cela avec *Northland Utilities* et avec la *CENC*. Je crois que ces deux organismes sont en train de faire des propositions à Hay River pour la concession de fourniture d'énergie.

M. Simpson: Est-ce que la Commission a jamais fourni de l'énergie électrique à Hay River?

M. Mansell: Non. La première installation a été faite par Northland Utilities et ils continuent à s'en occuper.

M. Simpson: Est-ce que la Commission a participé aux premières négociations, ou est-ce la première fois?

M. Mansell: C'est, à ma connaissance, la première fois.

M. Simpson: Je suppose par conséquent que des offres vont être faites que votre Conseil examinera, n'est-ce pas?

M. Mansell: C'est exact, oui.

M. Simpson: Pourriez-vous établir une comparaison entre les tarifs pratiqués par la Commission dans des régions comparables à Hay River au point de vue de la population? Nous avons connaissance d'autres tarifs; mais malgré le fait que nous nous sommes rendus sur place en plusieurs occasions, je n'ai pas les chiffres concernant la population.

M. Mansell: On peut par exemple comparer Fort Smith et Inuvik. Les tarifs de Fort Smith ne sont pas très différents de nos tarifs habituels, je veux parler de ceux pratiqués par Northland Utilities. Je n'ai pas les tarifs de Inuvik. Est-ce que nous les avons? Non.

Le président: Il me semble que cette comparaison a été faite lors du témoignage que nous avons entendu la semaine dernière.

[*Text*]

Mr. Simpson: Yes, I just wanted them for the time being for comparable population figures.

The Chairman: Would you like us to ask Mr. Lowe to answer your question immediately, Mr. Simpson? We could perhaps clarify it right now. Mr. Lowe, comparable rates for Hay River, Fort Smith and Inuvik.

• 1205

Mr. J. M. Lowe (General Manager, Northern Canada Power Commission): Mr. Chairman, we have made a comparison in this brief for commercial power. At Hay River a thousand kilowatt hours per month based on a five kilowatt demand would cost $70, at Fort Smith a block of the same size would cost $38.32, at Fort Simpson the same block would cost $81.40, at Yellowknife $34.25, and at Inuvik $49.18. This shows that for commercial power the NCPC costs at Inuvik and Fort Smith are considerably less than the commercial rate at Hay River. And I can give you comparisons for domestic rates.

Mr. Simpson: I would like those, please.

Mr. Lowe: For domestic rates, one thousand kilowatt hours per month at Fort Simpson is $53.45, at Hay River $36.50, at Fort Smith $25.26, at Inuvik $47.66, and at Yellowknife $18.75.

Mr. Simpson: That is a thousand kilowatts per month?

Mr. Lowe: Yes. There are also comparison for 300 kilowatt hours per month on the same table.

Mr. Mansell: Sir, if I may point out just one thing, the power supplied to Fort Smith and Yellowknife comes from a hydro source as compared to a diesel-generated source in the other communities.

Mr. Simpson: That was going to be part of my next question. That would explain the difference.

I have no further questions at this time.

Mr. Orange: Mr. Chairman, pursuing this particular line—we may have to involve Mr. Lowe in this—I notice in the Estimates this year a 2 million construction item for a transmission line to Hay River. I would like to ask Mr. Lowe if it is still planned to go ahead with this line and, if so, will there be arrangements to provide bulk hydro power to whatever company is working in Hay River, be it public or private? Also, what will this do to the rates?

Mr. Lowe: Mr. Chairman, there is an item in our capital budget this year for a transmission line to Hay River covering the eventuality of the Northern Canada Power Commission supplying energy in Hay River.

In answer to the second part of Mr. Orange's question, if the Northern Canada Power Commission does not distribute in Hay River but the distributor there wishes to buy bulk power from the Northern Canada Power Commission then we can come to terms.

[*Interpretation*]

M. Simpson: Je voulais simplement faire une comparaison entre deux localités, mais de populations équivalentes.

Le président: Voulez-vous que nous posions la question immédiatement à M. Lowe, monsieur Simpson? Peut-être pourrions-nous éclaircir cette question tout de suite. Monsieur Lowe, voulez-vous nous donner les tarifs de Hay River, de Fort Smith et de Inuvik.

M. J. M. Lowe (Directeur général CEMC): Monsieur le président, dans notre mémoire nous avons établi une comparaison concernant l'énergie industrielle. A Hay River, 1000 kwh par mois, sur la base d'une demande de 5 kw coûteraient $70; à Fort Smith la même consommation reviendrait à $38.32 à Fort Simpson, à $81.40, à Yellowknife $34.25 et à Inuvik, $49.18. Ceci démontre que en ce qui concerne l'énergie industrielle les coûts pour la CEMC à Inuvik et à Fort Smith sont considérablement inférieurs aux coûts de Hay River. Je peux également vous fournir des comparaisons concernant les tarifs de l'énergie domestique.

M. Simpson: S'il vous plaît.

M. Lowe: Pour la consommation résidentielle, 1,000 kwh par mois à Fort Simpson coûtent $53.45, à Hay River $36.50 à Fort Smith, $25.26, à Inuvik, $47.66 et à Yellowknife $18.75.

M. Simpson: Pour 1,000 kw par mois?

M. Lowe: Oui. Il y a également une comparaison pour une consommation de 300 kwh par mois; elle se trouve sur le même tableau.

M. Mansell: Je voudrais faire une petite remarque; l'énergie fournie à Fort Smith et à Yellowknife provient d'une source hydro-électrique, et dans les autres localités l'énergie est produite par moteur diésel.

M. Simpson: J'allais justement y venir. Est-ce que cela explique la différence?

Je n'ai pas d'autres questions à l'heure actuelle.

M. Orange: Monsieur le président, dans le même ordre d'idée, je remarque qu'il y a dans les prévisions de cette année, un crédit concernant la construction d'une ligne de transmission à Hay River; le montant de ce crédit est de 2 millions de dollars. Je voudrais demander à M. Lowe si ce projet est maintenu et, dans l'affirmative, si des dispositions ont été prises pour fournir à la société travaillant à Hay River, qu'elle soit publique ou privée, de l'énergie hydro-électrique? J'aimerais également savoir quels seront les tarifs pratiqués.

M. Lowe: Monsieur le président, dans nos programmes d'investissement de cette année, nous avons prévu la construction d'une ligne de transmission allant à Hay River de façon que la Commission fournisse cette localité en électricité.

En ce qui concerne la seconde partie de la question de M. Orange, je pense que si la Commission ne distribue pas d'énergie à Hay River, mais que la société qui est chargée de la distribution dans cette localité désire

[*Texte*]

We have not finalized our proposal yet but we anticipate that the Northern Canada Power Commission can offer a significant rate decrease to the Town of Hay River. However, I would not like at this time to reveal exact figures since it is a proposal and we might jeopardize either Northland Utilities' position or our own at this time.

Mr. Orange: Mr. Chairman, I have a general question for the three representatives of the various communities. Each one of them seemed in their own way to indicate that it would be desirable for the towns they represent to own and operate at some stage in the future their own

• 1210

electrical system. My question is, and I guess it refers more to Mayor Kaeser than anybody else, how can you own and operate your own system if you are involved in a grid or a regional thing, and have to renegotiate your franchise or purchase of bulk power with some source every five or ten years? It seems to me there is a little incompatibility here. I cannot see you gaining, necessarily, from owning and operating your own system.

Mayor Kaeser: You are talking about distribution?

Mr. Orange: Yes.

Mr. Thomson (Battleford-Kindersley): Power distribution.

Mayor Kaeser: We would naturally buy the bulk power. At Pine Point, for instance, I do not know exactly how much they buy their bulk power for but it is a lot cheaper than we are buying it for right now.

Having our own offices there and our own people would help, as I pointed out. The same man could read the same meters and the office girl could do the same thing; and I am sure, quite sure, that the town would save itself a lot of money, which we would pass on to our citiens. We would not make any money on it, except that we could put some away for capital expenses; but we certainly would not make any profit. It would all go back to the citizen.

If we could get power—I do not know exactly how much Pine Point gets it for, I only hear rumours—at just the same amount, we could pass on quite a profit and cheaper power to our citizens in Fort Smith.

Mr. Orange: I wonder if Mr. Carel has any comment on this?

The Chairman: Mr. Carel would you care to comment?

Mr. Carrel: Mr. Chairman, the proposal of zones or regions to lower cost seems to us irrelevant. If we are to pay the full cost as it is, I do not see how setting rates on

[*Interprétation*]

acheter en grosse quantité de l'énergie électrique à la Commission, nous sommes tout à fait disposés à conclure un accord.

Nous n'avons pas encore mis la dernière main à notre proposition, mais nous prévoyons que la Commission est en mesure de proposer des abaissements de tarifs considérables à la ville de Hay River. Toutefois, je ne voudrais pas révéler de chiffre précis à l'heure actuelle étant donné qu'il ne s'agit encore que d'une proposition et que nous pourrions nuire à *Northland Utilities* et à nous-mêmes en agissant ainsi.

M. Orange: Monsieur le président, je voudrais poser une question d'ordre général aux trois représentants des diverses localités. Chacun d'entre eux semblait indiquer à sa façon qu'il serait souhaitable que les villes qu'ils représentent soient propriétaires dans les années à venir de leur réseau électrique et qu'elles l'opèrent elles-mêmes. Ma question est la suivante et je pense qu'elle s'adresse plus au maire Kaeser qu'à tout autre, comment pouvez-vous posséder et exploiter votre propre système si vous faites partie d'un réseau ou d'un complexe régional lorsque vous avez à négocier de nouveau votre concession ou l'achat de grosse quantité d'énergie avec certaines sources tous les cinq ou dix ans? Il me semble qu'il y a là une certaine incompatibilité. Je ne peux voir ce que vous pouvez gagner à posséder et à exploiter votre propre système.

M. Kaeser: Parlez-vous de la distribution?

M. Orange: Oui.

M. Thomson (Battleford-Kindersley): De la distribution d'énergie.

M. Kaeser: Naturellement, nous achèterions notre énergie en volume. A Pine Point, par exemple, je ne sais pas exactement combien ils achètent leur énergie, mais c'est bien meilleur marché que le prix que nous payons actuellement.

Si nous avions nos propres bureaux sur place et nos propres employés, cela aiderait comme je l'ai souligné. La même personne pourrait lier les mêmes compteurs et l'employé de bureau pourrait faire la même chose; et je suis à peu près certain que la ville pourrait économiser beaucoup d'argent, et nos propres citoyens en bénéficieraient. Nous ne ferions aucun bénéfice là-dessus sauf que nous en mettrions une partie pour les dépenses d'immobilisation, mais, certainement, nous ne ferions aucun bénéfice. Tout retournerait aux citoyens.

Si nous pouvions obtenir l'énergie, je ne sais pas exactement combien Pine Point obtient pour cela, j'ai seulement entendu des rumeurs, simplement juste au même prix, nous pourrions faire pas mal de bénéfices et obtenir une énergie à bon marché pour nos citoyens de Fort Smith.

M. Orange: Je me demande si M. Carel a des commentaires là-dessus?

Le président: Monsieur Carel, avez-vous des commentaires?

M. Carrel: Monsieur le président, la proposition de prix inférieur pour certaines zones ou régions ne nous semble guère pertinente. Si nous devons en assumer le coût total,

[*Text*]

a zone or a particular region is going to lower the cost. The dollar will still have to come out of the same area.

Like Hay River and Fort Smith, we would like to take on the distribution, or, with the present setup, even the production of our own power. I do not see why it would not be possible to establish a grid system at the same rate as Mr. Lowe has pointed out. They have provision to build, they have money set aside to build a transmission line from Pine Point to Hay River, and they would do that even if Northland Utilities were to distribute the power.

If we take on the distribution ourselves, we would contact NCPC and try to make an agreement with them to build a transmission line into Fort Simpson to sell us the power. We would not necessarily require NCPC to actually own the distribution system as well.

Zoning being up in the air, demands flexibility. Mayor Kaeser points out that he is quite convinced that Fort Smith and Pine Point would be their own little zone; Inuvik might be a zone; but it leaves Fort Simpson where it is, there is no other settlement nearby. It would not really do anything for us. It is the basic concept of the present arrangement with NCPC that we object to.

• 1215

Mr. Barnett: May I ask a supplementary?

The Chairman: Mr. Barnett has a supplementary.

Mr. Barnett: By the basic concept of the present arrangement with NCPC, do you mean the existing arrangement where each individual operation has to be self-sustaining?

Mr. Carrel: Right.

Mr. Barnett: I do not quite follow your suggestion that the question of zone rating is irrelevant to a possible reduction in power cost to a smaller community such as Fort Simpson. It seems to me, if I have understood correctly the presentation we have had until now, that essentially what would be involved would be some rate equalization between the larger load centres and the smaller load centres, if the proposal in the bill for zone rating is put into effect.

Mr. Carrel: The basic principle that the Commission has to be self-sustaining will not change and the only way you can lower costs on one end of the stick is to raise them at the other end. If the operation costs you "X" number of dollars, the fact that you rezone it is not going to make it any cheaper. The only way you could provide power cheaper is through a grid system and if you establish a grid system and you lower the actual production of power, then you can realistically lower your rates.

[*Interpretation*]

je ne vois pas comment l'établissement de taux pour une zone ou une région particulière servira à abaisser les coûts. Le dollar devra toujours sortir de la même région.

Tout comme Hay River et Fort Smith, nous aimerions participer à la distribution, ou avec le plan actuel, à la production même de notre propre énergie. Je ne vois pas pourquoi il ne serait pas possible d'établir un système de réseau au même taux dont M. Lowe a parlé. Ils ont l'autorisation de construire, ils ont de l'argent qui a été mis de côté pour construire une ligne de transmission de Pine Point à Hay River, et ils le feraient même si *Northland Utilities* devait distribuer cette énergie.

Si nous nous chargeons nous-mêmes de la distribution, nous nous mettrions en rapport avec la Commission d'énergie et nous essayerons de nous entendre avec eux pour construire une ligne de tranmisssion à Fort Simpson pour nous vendre l'énergie. Nous n'exigerions pas nécessairement que la Commission possède aussi le réseau de distribution.

Pour la question de zonage, cela demande pas mal de souplesse. Le maire Kaeser a fait remarquer qu'il est tout à fait convaincu que Fort Smith et Pine Point constitueraient leur propre petite zone; Unuvik pourrait être une zone; mais cela laisse Fort Simpson au même point, il n'y a pas d'autres communautés aux alentours. En réalité, cela ne nous apporterait rien. Nous nous opposons au principe fondamental de l'accord actuel avec la Commission. Il n'y a pas d'autre localité dans les environs. En fait, ce que nous critiquons, c'est le principe qui a présidé à l'accord avec la Commission.

M. Barnett: Puis-je poser une question supplémentaire?

Le président: M. Barnett pour une question supplémentaire.

M. Barnett: Vous avez parlé du principe selon lequel chaque entreprise individuelle doit être autonome?

M. Carrel: Oui.

M. Barnett: Je ne suis pas d'accord avec vous lorsque vous dites que l'établissement de zones ne peut pas entraîner une réduction du coût de l'énergie pour une petite entreprise telle que Fort Simpson. Si j'ai bien compris les commentaires qui ont été faits jusqu'à présent, je pense que cela entraînerait une certaine égalisation entre les centres de grande consommation et les centres de moindre consommation.

M. Carrel: Le principe selon lequel la Commission doit être autonome ne changera pas et le seul moyen d'abaisser les coûts d'un côté est précisément de les augmenter de l'autre côté. Si l'opération vous coûte un certain nombre de dollars, ce n'est pas en procédant à un zonage que l'on va baisser ce prix de revient. La seule façon d'obtenir de l'énergie à meilleur marché consiste à établir un réseau; si l'on établit un réseau et si l'on abaisse la production actuelle d'énergie, alors il devient possible de baisser les tarifs.

[*Texte*]

Mr. Barnett: I follow your argument there and I would agree that the whole question of possible establishment of grids and the development of power from cheaper sources is in it, but it seems to me that the two are interrelated. In other words, if you are going to think in terms of developing a grid system with the development of cheaper sources of power, you have to at the same time move into the zoning concept, as far as rate structure is concerned.

Mr. Carrel: Not necessarily. I just read briefly through the previous presentation, but it seems to me that the Commission does not propose to establish one zone for the entire Territories.

Mr. Barnett: While the zones have not been defined to us, apparently they have not been firmly established. I have the impression that there will be more than one zone within the Northwest Territories. In other words, there will be no attempt to equalize rates to the Fraser and the Mackenzie Valley area.

Mr. Carrel: Without knowing what zones there actually will be, how can we realistically determine whether or not it will be of advantage to the people in the North if we go into this zoning system? If there are going to be zones based on the production, you would have Fort Smith, Pine Point, Fort Resolution and possibly Hay River in one zone with Inuvik, Aklavik and possibly Fort McPherson in another zone, which would leave us in the same spot as we are now. It is just change for the sake of change, really; we would not achieve anything.

The Chairman: Mr. Barnett, we interrupted...

Mr. Barnett: I do not know whether the Commission would care to clarify that, but just looking at this map it appears obvious to me that an area roughly represented by the triangular pattern between Fort Simpson, Fort Smith and Yellowknife is an obvious area for a zone rate structure, if one is going to be established.

• 1220

The Chairman: We interrupted Mr. Orange's questioning and I think we should allow him to proceed.

Mr. Orange: Could Mr. Mansell give us his views again on owning and operating a municipal system?

Mr. Mansell: Hay River at the moment has not considered the pros and cons of operating its own system. Our concept is that the system would be owned by the supplier as it is at the present moment. As I said, we have not asked for anything further from the people who are making the proposals.

Mr. Orange: When is your franchise up?

Mr. Mansell: In 1971.

Mr. Orange: This year?

[*Interprétation*]

M. Barnett: Je suis d'accord avec vous en ce qui concerne l'établissement de réseaux et l'abaissement du coût de l'énergie qui pourrait en découler; il me semble qu'il y a des sources d'énergie meilleur marché, il faut en même temps inclure dans le programme le concept de zonage.

M. Carrel: Pas nécessairement. Je viens de lire rapidement l'exposé, et il me semble que la Commission ne propose pas d'établir une seule zone pour l'ensemble des Territoires.

M. Barnett: Ces zones ont été précisées à notre intention, mais apparemment elles n'ont pas été établies de manière ferme; je pense qu'il y aura plus d'une zone à l'intérieur des Territoires du Nord-Ouest. En d'autres termes, on n'essaiera pas d'égaliser les tarifs entre la région de Fraser et la Mackenzie Valley.

M. Carrel: Comment pouvons-nous déterminer de manière réaliste si les habitants du Nord pourront tirer profit de l'établissement d'un système de zones si nous ne connaissons pas exactement quelles seront ces zones? Si ce sont des zones basées sur le concept de production, il y aura alors Fort Smith, Pine Point, Fort Resolution et peut-être Hay River; dans une autre zone, il y aura probablement Inuvik, Aklavik et peut-être Fort McPherson; nous en serons alors au même point qu'à l'heure actuelle. Si l'on change les choses pour le simple plaisir de les changer, cela ne rime à rien.

Le président: Monsieur Barnett, nous avons interrompu...

M. Barnett: Je ne sais pas si la Commission a l'intention d'éclaircir cette question, mais si l'on consulte la carte il semble évident que si l'on doit établir une zone, il s'agira d'un triangle déterminé par Fort Simpson, Fort Smith et Yellowknife.

Le président: Nous avons interrompu M. Orange pendant qu'il posait des questions, et je suis d'avis qu'on devrait lui permettre de continuer.

M. Orange: Est-ce que M. Mansell pourrait nous répéter son point de vue en ce qui a trait à la possession et le fonctionnement d'un système municipal?

M. Mansell: A l'heure actuelle, Hay River, n'a pas encore considéré les avantages et les désavantages de diriger leur propre système. Selon notre concept, le système serait la propriété du fournisseur comme c'est le cas à l'heure actuelle. Comme je l'ai dit, nous n'avons pas fait de demande supplémentaire des gens qui font ces propositions.

M. Orange: Quand est-ce que votre concession cesse d'être en vigueur?

M. Mansell: En 1971.

M. Orange: Cette année-ci?

[*Text*]

Mr. Mansell: Yes.

Mr. Orange: Have you already entered into negotiations and discussion?

Mr. Mansell: That is right. I just might point out that it is my understanding—I was advised and this is strictly secondhand—that at one time our present supplier wanted to negotiate with NCPC for a bulk supply of power from the hydro plant on the Taltson River. It was not available. Whether this situation has changed now, I do not know, but it does affect the over-all situation. In considering whether one area of the Northwest Territories should subsidize another area of the Northwest Territories in its power needs—this is a personal observation—we hear continually that the natural resources of the Northwest Territories belong to all of Canada and yet we are here discussing the need for one area of the Northwest Territories to subsidize another area of the Northwest Territories in developing those very natural resources. I wonder if this is quite right. Either the Territories belong to itself or the rest of Canada should be involved in this.

Mr. Orange: That is very good point, Mr. Mansell. I think it would be hard to get an argument out of anybody on that one.

I will pass for the moment.

The Chairman: Mr. Thomson.

Mr. Thomson (Battleford-Kindersley): Mr. Chairman, as I understand it, Mr. Mansell, you are trying to shuffle around for your power. Do you think really in the nature of the power supply or operation at all that you can realistically go out and buy power from this group or that group? Whether this be private or public it just does not really matter for the moment, but when you think in terms of power being cheaper in volume and the high transmission costs from one place to another, do you think you are realistic when you feel that you should be able to do this?

Mr. Mansell: I believe we are. As a member of the Council of the Town of Hay River I believe it is our duty to look around to see where we have the best opportunity. If there is, in fact, a disparity then we should be able to take advantage of it.

Mr. Thomson (Battleford-Kindersley): I would invite you to look at the power systems of any other place in Canada and I do not know of any place, whether it be in Alberta with private power or whether it be in Saskatchewan, Ontario or Manitoba with public power, where they have two alternative systems either of distribution in that sense or of production of power. Because of the cheapness in volume there is just no way you are going to have two alternative systems for power and I would think because of the distance you have to contend with in

[*Interpretation*]

M. Mansell: Oui.

M. Orange: Avez-vous déjà entamé des négociations ainsi que des discussions?

M. Mansell: Oui, en effet. Je voudrais tout simplement vous signaler que j'ai cru comprendre—je le sais que par ouï-dire—qu'il y a eu un temps où notre fournisseur actuel a voulu négocier avec la Commission pour un montant global de courant électrique provenant de l'usine hydro-électrique située sur la rivière Taltson. Il était impossible d'obtenir du courant électrique. Je ne sais pas si la situation a changé à l'heure actuelle, mais cela affecte la situation en général. Lorsqu'il s'agit d'étudier si une région des Territoires du Nord-Ouest devrait subventionner une autre région des Territoires du Nord-Ouest en ce qui a trait à ses besoins de courant électrique—il s'agit ici d'une observation personnelle—nous entendons continuellement que les ressources naturelles des Territoires du Nord-Ouest appartiennent au Canada entier et pourtant nous discutons ici des besoins d'une région des Territoires du Nord-Ouest à venir en aide à une autre région des Territoires du Nord-Ouest afin de développer ces mêmes ressources naturelles. Je me demande si c'est agir de façon correcte. Ou bien les Territoires appartiennent à eux-mêmes ou bien le reste du Canada devrait y prendre part.

M. Orange: Monsieur Mansell, vous avez fait une très bonne remarque, et je pense qu'il serait difficile de vous contredire à ce sujet.

Je laisserai passer mon tour.

Le président: Monsieur Thomson.

M. Thomson (Battleford-Kindersley): Monsieur le président, j'ai l'impression, monsieur Mansell, que vous cherchez à gauche et à droite afin d'obtenir de l'énergie électrique. Est-ce que vous considérez vraiment le caractère du fournisseur d'énergie électrique ou de l'usine que vous pouvez acheter de tel ou tel groupe tout en restant réaliste? Il n'est pas important à présent qu'il s'agisse de source privée ou publique, mais lorsqu'il s'agit de considérer l'énergie électrique comme étant moins coûteuse par volume ainsi que les frais très élevés de la transmission d'un lieu à un autre, croyez-vous que vous êtes réalistes lorsque vous considérez que vous devriez être capables de faire cela?

M. Mansell: Je pense que nous sommes réalistes. En tant que membres du Conseil de la ville de Hay River je pense qu'il est de notre devoir de chercher à découvrir où nous pourrons obtenir l'énergie au prix le plus satisfaisant. S'il existe, en fait, une disparité nous devrions pouvoir en profiter.

M. Thomson (Battleford-Kindersley): Je vous demanderais d'examiner les systèmes hydro-électriques de n'importe quelle autre région du Canada et je n'en connais pas d'autres, qu'il s'agisse de l'Alberta où l'énergie hydro-électrique est en main privée, ou qu'il s'agisse de la Saskatchewan, ou de l'Ontario ou du Manitoba où l'énergie hydro-électrique est propriété publique, où il existe deux systèmes alternatifs ou bien de distribution dans ce sens-là ou de production d'énergie. A cause des prix très bas par volume il est impossible que vous puissiez obte-

[*Texte*]

the North it might be more obvious there than anywhere else.

• 1225

Mr. Mansell: Maybe we are dreaming—I do not know—but in the past we have in fact negotiated for our power, and we have in fact negotiated reductions in power rates from our present supplier to the benefit of our community, and we feel that if there is this possibility, we must then pursue it.

Whether eventually we will be caught up in the over-all unification, I do not know. But at the moment, and in our past experience, we have not been able to do this.

Mr. Thomson: Do not misunderstand me. I am not suggesting that you should not be looking for power. All of us are, but as I see power supplied in the long term, there is just no way you can run two systems of a utility such as this and have it competitive.

Mr. Mansell: What we are up against is this. The fact that we are to some extent, as I mentioned in the brief, oriented towards Alberta, in that our business competition is with Alberta, at the moment the company that supplys our power is from Alberta. If there is a Northwest Territories, holus-bolus Northwest Territories supplier, one supplier for all the Northwest Territories, then we feel we could be—I do not know whether we will be, but we could be. Then it is tied in with the subsidy to Inuvik to Cambridge Bay, and so on to our detriment, when we are in fact competing with Peace River. This is our concern, and this is why we feel we must at the moment still negotiate.

Mr. Thomson: I can sympathize with your position, but I think in the long term you would do well to look at an over-all system. I would like to pass on to a question or to a comment of Mr. Carrel, who I understand in the brief makes some criticisms of the Northern Canada Power Commission in regard to discrimination in regard to some obvious misuse or not, using the facilities inefficiently, if you will.

This is one of the points you made in your brief. I do not really think it is the sort of thing you should have to put up with from a public power corporation. I think, if you have a Member of Parliament, if nothing else, you should scream to high heaven about this type of thing.

Certainly I commend you for complaining here. This is obviously the place, and if you had a private corporation, I would think you should seek if you got your power through them—I would think you should seek redress in some fashion also. But just to get back to specific discrimination in the North, do you think the Northern Canada Power Corporation or other federal government organizations do discriminate against local native peoples? You mentioned one or two instances, but I am asking about a general condition.

[*Interprétation*]

nir deux systèmes alternatifs d'énergie hydro-électrique et d'ailleurs je suis d'avis qu'à cause des distances dans le Nord, cela y serait plus évident que n'importe où ailleurs.

M. Mansell: Il se peut que nous rêvons, je ne le sais pas, mais dans le passé nous avons, en fait, négocié pour notre énergie électrique, et nous avons aussi négocié des réductions des taux d'électricité avec notre fournisseur actuel et cela au profit de notre collectivité, et nous sommes d'avis que s'il existe une telle possibilité qu'il est de notre devoir d'en tirer tout l'avantage possible.

Je ne sais pas si nous serons touchés éventuellement par l'unification qui se généralise, mais à l'heure actuelle, et en ce qui a trait à notre expérience dans le passé, il ne nous a pas été possible de réaliser cela.

M. Thomson (Battleford-Kindersley): Ne vous méprenez pas sur mes propos. Je ne suggère pas que vous devriez cesser de chercher à trouver de l'énergie électrique. Nous le faisons tous, mais en ce qui a trait au long terme, il est impossible de faire fonctionner deux systèmes dans le service public comme celui-ci et d'assurer qu'ils soient concurrentiels.

M. Mansell: Notre problème est le suivant: comme je l'ai dit dans le mémoire, nous sommes orientés en certaines mesures vers l'Alberta, c'est-à-dire que notre concurrence du point de vue des affaires se fait avec l'Alberta, et à l'heure actuelle c'est une compagnie de l'Alberta qui nous fournit notre énergie. Si tout d'un coup il y avait un fournisseur des territoires du Nord-Ouest, c'est-à-dire un fournisseur pour tous les territoires du Nord-Ouest, alors—je ne sais pas si ce sera le cas—je pense que ce serait possible. Alors ceci est relié à la subvention accordée à Inuvik ainsi qu'à Cambridge Bay ce qui est à notre désavantage, étant donné que nous faisons de la concurrence avec Peace River. Ceci nous préoccupe et c'est pour cela que nous sommes d'avis qu'à l'heure actuelle nous devons encore négocier.

M. Thomson (Battleford-Kindersley): Je comprends votre position, mais je pense qu'en ce qui a trait au long terme vous seriez bien avisé de considérer un système général. Je voudrais parler au sujet d'une question ou d'un commentaire de M. Carrel qui, je crois, a critiqué dans son mémoire la Commission d'énergie du Nord canadien à l'égard de la discrimination en ce qui a trait au manque d'efficacité dans l'utilisation des installations.

C'est un des points que vous avez signalé dans votre mémoire. Je ne pense pas que vous devriez endurer de telle chose de la part d'une société d'énergie publique. Je suis d'avis que vous devriez vous adresser à votre député, si vous en avez un, sinon vous devriez ébruiter ce problème.

Je vous félicite de vous être plaint ici. Et s'il s'agissait d'une société privée qui vous fournit de l'énergie que vous devriez chercher à obtenir une certaine compensation de leur part. Mais pour en revenir au sujet de la discrimination dans le Nord, croyez-vous que la Commission d'énergie du Nord canadien ou tout autre organisme du gouvernement fédéral pratiquent de la discrimination envers les autochtones? Vous avez signalé un ou deux cas, mais je voudrais savoir s'il s'agit d'une condition générale.

[*Text*]

Mr. Carrel: I would really have to generalize on that point. The only location I can talk about knowledgeably is Fort Simpson, and the cases of discrimination we have come up against are in Fort Simpson. I do not know if there are other locations or not.

NCPC is the only branch, if you want to call it the only branch, of the federal government in power. The other government branches are all territorial, and there are no complaints about the territorial government on these particular points.

Mr. Thomson: I have only one further question. You also made reference to the fact that the head of the NCPC is in Ottawa, and the suggestion is that perhaps he might be moved to your part of the world, and that you feel that—you and I are not just referring to Fort Simpson, but to the North generally. Would it be better served if the head of the power corporation worked up there somewhere?

• 1230

Mr. Carrel: I think it is quite obvious. I think Mr. Lowe will bear me out. I had a chance to talk to him yesterday about some of the local problems and I think we may be able, with some more meetings, to solve the problems that have been existing for quite some time just by sitting there together and talking about it. As the Council pointed out in their submission, if there is a realistic reason for having a headquarters so far removed from its operation, then we should maybe move some of the . . .

Mr. Thomson (Battleford-Kindersley): I think you made your point very well here on this one. I compliment you on it. I would agree with the position that logically, they should have the headquarters near the problems. But, you know, I even suggest that in Saskatchewan, we do not always think they know best in Ottawa.

Mr. Carrel: In trying to develop the North, if we concentrate—I do not know what the staff is of NCPC here in Ottawa, but if you imagine in some of the areas—I am not talking about Yellowknife, which is a fair size centre—6,000 population or so? But if we talk about some of the smaller centres or intermediate centres with 2,000 population or anything like that, an establishment like NCPC could make a difference for that town. It would provide it with the economic base from which it could really begin to expand. The attitude or the belief to keep that sort of operation out of the Territories slows down any development we try to achieve there.

Mr. Thomson (Battleford-Kindersley): I would agree with you, sir.

I pass, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Rock.

Mr. Rock: I have a question to Mr. Kaeser.

In your brief, you mention on page 2 that this can be efficiently handled with their other utilities such as sewer

[*Interpretation*]

M. Carrel: Je n'aime pas généraliser à ce sujet. Le seul lieu au sujet duquel je suis bien informé est Fort Simpson, et les cas de discrimination qui ont été portés à notre connaissance ont eu lieu à Fort Simpson. Je ne sais pas s'il y en a eus ailleurs.

La Commission d'énergie du Nord canadien est la seule agence pour ainsi dire, du gouvernement fédéral au pouvoir. Les autres agences gouvernementales sont toutes de caractère territorial, et il n'y a pas de plainte au sujet du gouvernement territorial en ce qui a trait à ce sujet en particulier.

M. Thomson (Battleford-Kindersley): Je voudrais poser encore une seule question. Vous avez aussi mentionné que le chef de la Commission d'énergie du Nord canadien se trouve à Ottawa, et on suggère qu'il vaudrait peut-être mieux qu'il s'établisse dans votre région. Vous et moi nous ne parlons pas seulement de Fort Simpson, mais du Nord en général. Est-ce qu'il vaudrait mieux pour le Nord que le chef de la Commission d'énergie du Nord canadien s'y établisse?

M. Carrel: Je crois que c'est tout à fait évident, et que M. Lowe confirmera ce que j'ai dit. Hier, j'ai eu l'occasion de parler avec lui de certains problèmes locaux, et je crois que, moyennant quelques réunions supplémentaires, nous serons à même de résoudre les problèmes qui existent depuis un certain temps, uniquement en nous réunissant et en discutant de ceci. Comme le Conseil l'a fait remarquer dans son mémoire, si il y a de bonnes raisons pour que le quartier général soit si éloigné des lieux de travail, nous devrions peut-être déplacer certains des . . .

M. Thomson (Battleford-Kindersley): Je crois très bien exposer le problème. Je vous en félicite. Je suis d'accord pour dire que, logiquement, les quartiers généraux devraient être plus proches des lieux où se posent les problèmes. Je dirais même que, dans la Saskatchewan, on ne pense toujours que les décisions d'Ottawa sont les meilleures.

M. Carrel: Si l'on veut développer le Nord canadien, il faudrait centraliser—je ne sais pas quels sont les effectifs de la Commission à Ottawa, mais on peut imaginer que dans certaines régions—je ne parle pas de Yellowknife, qui est déjà assez important—environ 6,000 habitants. Mais si l'on parle des petits centres, ou des centres moyens d'environ 2,000 habitants, l'implantation de la commission pourrait changer bien des choses. Elle créerait la base économique à partir de laquelle la ville pourrait réellement commencer à se développer. L'attitude qui consiste à ne pas vouloir établir ce genre d'organisme dans les Territoires du Nord ne fait que ralentir les progrès que nous essayons d'y effectuer.

M. Thomson (Battleford-Kindersley): Je suis d'accord avec vous, monsieur.

J'ai terminé, monsieur le président.

Le président: Monsieur Rock.

M. Rock: Je voudrais poser une question à M. Kaeser.

Vous dites, à la page 2 de votre mémoire, qu'il pourrait très bien le faire eux-mêmes, grâce à leurs autres instal-

[*Texte*]

and water. This means that you would like to take over the distribution of electricity within your municipality.

Mr. Kaeser: That is correct.

Mr. Rock: Could you tell me what are the revenues that you received so far in water taxes, approximately the total amount?

Mr. Kaeser: We do not make any profits. We just charge what it costs us. I should not say exactly—we take a small amount and put it in a capital fund in case something happens but we do not make any profits now, sir...

Mr. Rock: I do not know. That is why I am asking you what it is costing you. First of all, what is the amount of revenues and what is the cost of your pumping station? Do you have a filtration plant there?

Mr. Kaeser: Yes, certainly.

Mr. Rock: All right. What is the cost of operating your filtration plant and your pumping station? What are the revenues your receive?

Another thing I would like to know from you is whether you have a special tax for the construction of mains, or is this all within your water tax system?

Mr. Kaeser: We took it over from the federal government for $1.

Mr. Rock: I see.

Mr. Kaeser: So I could not tell you exactly how much it cost us because it was the federal government's. We have officially taken it over but it was for $1. For the first time in our history, we are having a new expansion. That is coming sometime this summer and we lay the contract for those purposes on this office in town. We took a debenture out for that purpose and we charged back the same amount that it cost us to the people who get sewer and water.

Mr. Rock: All right. In your extension, then, you built that and you borrowed money through debentures. Who is being taxed for those debentures?

Mr. Kaeser: The people who are getting it.

Mr. Rock: Do you mean all the people or just the people who are now entering your municipality because this is an extension? Are you charging all the people in your municipality for an extension.

Mr. Kaeser: The lift station is charged to the whole community.

Mr. Rock: Why are you penalizing the whole community because of enlargement? I am just getting back to something about the power grid system and things which you are against. Within your own municipality, you are doing exactly what you do not want done at large. This is why I am asking these questions.

[*Interprétation*]

lations comme le système d'égouts et l'adduction des eaux ce qui veut dire que vous voudriez prendre en main la distribution de l'électricité dans votre propre municipalité.

M. Kaeser: C'est exact.

M. Rock: Pourriez-vous me donner une somme globale pour vos recettes provenant des taxes sur l'eau?

M. Kaeser: Nous ne faisons aucun bénéfice. Nous ne faisons payer que le prix de revient. En réalité, nous prélevons une somme peu importante que nous gardons au cas où quelque chose arriverait, mais nous ne faisons pas de bénéfice, monsieur...

M. Rock: Je ne sais pas. C'est pourquoi je vous demande combien cela vous coûte. Tout d'abord, quelles sont vos recettes, et combien vous coûte votre station de pompage? Avez-vous une usine d'épuration?

M. Kaeser: Oui, bien sûr.

M. Rock: Très bien. Quels sont les coûts d'exploitation de votre usine d'épuration et de votre station de pompage? Que vous rapporte les taxes?

Je voudrais aussi vous demander si vous avez une taxe particulière pour la construction des conduites, ou si cela fait parti du système de taxe sur l'eau?

M. Kaeser: Nous les avons obtenues du gouvernement fédéral pour $1.00.

M. Rock: Je comprends.

M. Kaeser: Je ne peux donc pas vous dire exactement combien cela nous coûte, car ces installations appartenaient au gouvernement fédéral. Nous les avons officiellement rachetées, mais seulement pour $1.00. Pour la première fois dans notre histoire, nous allons créer un nouveau réseau. Cela va se faire cet été, et nous avons établi le contrat dans ce but, en ce qui concerne le bureau qui se trouve en ville. Nous avons fait un emprunt à obligation, dans ce but, et nous avons fait payer cette même somme aux personnes qui jouissent des égouts et de l'adduction d'eau.

M. Rock: Très bien. Vous avez donc construit ce réseau et vous avez emprunté de l'argent au moyen d'obligations. A qui faites-vous payer ces obligations?

M. Kaeser: Aux personnes qui en profitent.

M. Rock: Toutes les personnes, ou seulement celles qui agrandissent le réseau? Faites-vous payer toutes les personnes de votre municipalité?

M. Kaeser: La station de pompage est payée par toute la collectivité.

M. Rock: Pourquoi pénalisez-vous la collectivité toute entière, pour un agrandissement du réseau? Je veux simplement revenir au réseau électrique national et aux diverses autres choses auxquelles vous vous opposez. Dans votre propre municipalité, vous faites exactement ce que vous ne voulez pas que l'on fasse sur le plan

[*Text*]

Mr. Kaeser: Perhaps our engineer could help me a little?

An hon. Member: He says you are against the power grid system.

• 1235

Mr. Rock: I am saying that you are more or less against the NCPC power system of zoning and things like that and yet you yourself are local.

Mr. Kaeser: We are not against the zoning.

Mr. Rock: All right. I will accept that. You are for distribution of your own local.

Mr. Kaeser: Yes.

Mr. Rock: I am now asking questions into your local activities and yow you are financing. You have your whole works for nothing, for $1. Now you have made an extension and in this extension I am asking you how you are charging that.

Now the people who were there before had received their system for actually nothing from the federal government for $1 and now you are just charging for the operations through water taxes, and now you have made an extension, and you are charging the whole municipality for the extension?

Mr. Kaeser: No. A frontage tax for those people who get running water.

Mr. Rock: A frontage tax, but this is for their main in their own front.

Mr. Kaeser: Yes.

Mr. Rock: Was your plant extended too or just the system?

Mr. Kaeser: No. We have a capacity for another 3,000 or 4,000 people so we are fortunate in that respect.

Mr. Rock: I see. So in the extension of your municipality it is these people, the frontage proprietors who pay for this local improvement that they need, and previous to that the other people go it free.

Mr. Kaeser: Yes.

Mr. Rock: They also got the local mains free.

Mr. Kaeser: Yes.

Mr. Louis Grimble (Engineer for Fort Smith, Edmonton, Alberta): They paid for their lot but their lot was not priced properly. Lots were sold for $1,000 when it probably cost $2,000 to serve them. Actually when they bought their lots they paid $1,000 but it probably cost $2,000 to serve them. This was the policy. Theoretically

[*Interpretation*]

national. C'est la raison pour laquelle je pose ces questions.

M. Kaeser: Notre technicien pourrait-il venir à mon aide?

Une voix: Il dit que vous vous opposez au système du réseau électrique national.

M. Rock: Je dis que vous êtes plus ou moins opposés au système de distribution de l'énergie par zones de la Commission et à d'autres choses du même ordre, et pourtant vous êtes vous-mêmes habitants de cette région.

M. Kaeser: Nous ne sommes pas opposés au zonage.

M. Rock: Très bien. J'accepte votre réponse. Vous êtes pour la distribution de votre propre localité.

M. Kaeser: Oui.

M. Rock: Je ne pose pas de question concernant vos activités locales ni sur votre mode de financement. Vous disposez de toute votre installation pour rien, pour $1. Maintenant, vous avez réalisé une extension du réseau, et je voudrais savoir comment vous faites payer dans cette prolongation.

Les gens qui étaient en place auparavant avaient obtenu leur réseau de la part du gouvernement fédéral pour pratiquement rien, pour $1, et maintenant vous faites simplement payer pour le fonctionnement par l'intermédiaire de taxes sur l'eau, et maintenant que vous avez fait une prolongation vous faites payer toute la municipalité pour cette prolongation?

M. Kaeser: Non. Une taxe foncière proportionnelle pour les gens qui ont l'eau courante.

M. Rock: Une taxe foncière, mais c'est pour les conduites qui passent sur leur propre terrain.

M. Kaeser: Oui.

M. Rock: Est-ce que votre usine a également été agrandie ou est-ce qu'il s'agit simplement du réseau?

M. Kaeser: Non. Nous pouvons fournir encore 3,000 ou 4,000 personnes, les choses se présentent donc bien dans ce domaine.

M. Rock: Je comprends. Donc dans la prolongation de votre municipalité ce sont ces personnes, les propriétaires en façade qui paient pour cette amélioration locale dont ils ont besoin, et antérieurement à cela les autres personnes en bénéficiaient gratuitement.

M. Kaeser: En effet.

M. Rock: Ils avaient également gratuitement les conduites locales.

M. Kaeser: Oui.

M. Louis Grimble (ingénieur de Fort Smith, Edmonton, Alberta): Ils payaient pour leur terrain, mais ce terrain n'était pas évalué correctement. Les lots étaient vendus pour $1,000, alors que leur entretien coûtait probablement $2,000. En fait, quand ils achetaient leur terrain, ils le payaient $1,000, mais il en coûtait probablement $2,000

[*Texte*]

they should have paid enough to buy the local improvements in front of their lot.

Mr. Rock: The electrical system that is within your municipality now belongs to the...

Mr. Kaeser: The Northern Canada Power Commission.

Mr. Rock: Yes. Now you would have to purchase that from them first.

Mr. Kaeser: We would have.

Mr. Rock: You have made any estimates as to what that would cost and what the wholesale price of power would cost you? Have you made any estimates in this regard?

Mr. Kaeser: No, we have not because that idea only came to us last night because now is the time to bring it forward, you know to the body of people here, and we have not really made any study of it.

Mr. Rock: So you are not sure whether it will be cheaper or dearer. You are just guessing.

Mr. Kaeser: No. We know it is cheaper because under the present system the Northern Canada Power Commission made approximately $56,000 last year.

Mr. Rock: I would hope they made something so they could pay their debts.

Mr. Kaeser: That is above their debts.

Mr. Rock: That is even better still.

Mr. Kaeser: You see I could not tell you exactly how much Pine Point gets. They have a special power rate you know because they were the instigators of the hydro. If it was not for Pine Point there would be no hydro power in Fort Smith and I could not tell you how much they are getting but I hope that we can come close to their rate and again I cannot tell you how much, these are just rumors, but perhaps, Mr. Lowe could tell us, but I am certain that under these circumstances, just looking at it we could make money, but we do not want to make money. We want to have cheap power at Fort Smith.

Mr. Rock: Make up your mind. I just want to say this. Quite often municipalities start off that way, and yet at the end, the municipal councils change from time to time.

Mr. Kaeser: Yes.

Mr. Rock: And as the municipal councils change, policies change, and as they have different types of budgets depending on what their aspirations are within their policies, quite often they use the electrical rate to receive more revenues for purposes of balancing their municipal budgets and there is a danger always there. I just wanted to let you know this.

Mr. Kaeser: We realize that but like you say we have not made any plans. The idea only came up last night

[*Interprétation*]

pour le desservir. Telle était la situation. Théoriquement, ils auraient dû payer suffisamment pour bénéficier des améliorations locales face à leur terrain.

M. Rock: Le réseau électrique qui fait partie de votre municipalité appartient maintenant à...

M. Kaeser: La Commission de l'énergie du Nord canadien.

M. Rock: Oui. Il faudrait donc que vous le leur achetiez d'abord.

M. Kaeser: Nous devrions.

M. Rock: Avez-vous fait des estimations pour savoir quel en sera le coût et à combien vous reviendra le prix de gros de l'énergie? Avez-vous fait des prévisions dans ce domaine?

M. Kaeser: Non, nous n'en avons pas fait, car cette idée ne nous est venue que la nuit dernière et il faut maintenant l'exposer à la population de cette région, nous ne l'avons pas vraiment étudiée.

M. Rock: Vous ne savez donc pas avec certitude si ce sera meilleur marché ou plus cher. Vous faites simplement des suppositions.

M. Kaeser: Non. Nous savons que c'est meilleur marché, car l'année dernière, dans le cadre du système actuel, la Commission de l'énergie du Nord canadien a gagné environ $56,000.

M. Rock: J'espère qu'ils ont gagné quelque chose de façon à pouvoir payer leurs dettes.

M. Kaeser: C'est supérieur à leurs dettes.

M. Rock: C'est d'autant mieux.

M. Kaeser: Je ne pourrais pas vous dire exactement combien Pine Point obtient. Ils ont un tarif spécial car ils furent les instigateurs de l'hydro. Sans Pine Point, il n'y aurait pas d'énergie électrique à Fort Smith et je ne pourrais pas vous dire combien ils gagnent, mais j'espère que nous pourrons approcher de leur tarif, de nouveau je ne peux pas vous dire à combien il se montera. Il ne s'agit que de rumeurs, peut-être que M. Lowe pourrait nous le dire, mais je suis certain que dans ces circonstances, rien qu'en le regardant nous pourrions gagner de l'argent, mais nous ne voulons pas gagner de l'argent. Nous voulons de l'énergie à bon marché à Fort Smith.

M. Rock: Décidez-vous. C'est tout ce que je veux dire. Bien souvent les municipalités démarrent dans ce sens, mais à la fin cependant les conseils municipaux changent de temps en temps.

M. Kaeser: Oui.

M. Rock: Et le changement des conseils municipaux entraîne des changements de politique, comme leur budget varie en fonction de leur choix politique, bien souvent ils se servent des tarifs d'électricité pour avoir des recettes supplémentaires afin d'équilibrer leur budget municipal, il y a toujours ce risque. Je voulais simplement vous en faire part.

M. Kaeser: Nous en sommes conscients, mais comme vous le dites, nous n'avons fait aucun plan. Cette idée

[*Text*]

because it was the ideal place to bring it up so the Northern Canada Power Commission will know what the people in the North want for the future.

The Chairman: Mr. Dinsdale.

Mr. Dinsdale: Thank you, Mr. Chairman. I do not want to trespass on your time, but I would like to ask Mr. Mansell—I have read the brief since I came in—there seems to be some complaint about high costs of power and fuel, et cetera, in the North. Is there a downward trend in the cost of supplying these services as the development proceeds in the North? Has there been any noticeable or encouraging downward trend in these costs?

• 1240

Mr. Mansell: I can say that our electrical power has been reduced on two occasions that I know of, again as a result of our negotiations with our supplier. I am afraid that fuel oil, because of various taxes and the requirement of taxes in the Northwest Territories, is not going down, it is going up. The basic cost of fuel oil has been increased by the oil companies and in the nature of things the Northwest Territories government must obtain their financial supply from a very limited number of taxes and one of them is oil and gas. Therefore, heating fuel and so on has not been reduced particularly, in fact, there has been a general tendency to increase a little bit along the line.

Mr. Dinsdale: How would your power rate compare with the power rates in other communities supplied by NCPC?

Mr. Mansell: Mr. Lowe gave us those figures earlier.

Mr. Dinsdale: All right, I can check. You mentioned the grid system. This would be a grid tied into your Alberta power source, I would presume. It would be an exchange of power.

Mr. Mansell: This is our feeling. Granted, we are looking to our own benefit when we make this suggestion, but we also feel that this would benefit the whole of the Northwest Territories, particularly the Mackenzie country, because at the moment the need for power in the various communities in the North is increasing. The Alberta source of power would be available if a high line were built which could stabilize the power source for not only Hay River but Pine Point which is a large user, Yellowknife, because of the mines there and the various communities in the North. I feel very strongly that this should be considered because of the possible development in the very near future of a gas pipeline and an oil pipeline coming down the Mackenzie River. If something like this is not considered now, we will be faced with an increase in diesel-generated power which is the most expensive power we can get. Not only does it basically cost more, but the fact is the fuel we are using costs more in the North also. This is why I suggest that we must look to the cheapest source of basic power we can find.

On the map I have submitted—as I said, there is only one copy—I have shown that we have the Snare River hydro power, we have Taltson River hydro power and

[*Interpretation*]

nous est venue seulement la nuit dernière car c'est là le lieu idéal pour l'exprimer, ainsi la Commission de l'énergie du Nord canadien saura ce que désirent à l'avenir les gens du Nord.

Le président: Monsieur Dinsdale.

M. Dinsdale: Merci, monsieur le président. Je ne veux pas abuser de votre temps, mais je voudrais m'adresser à M. Mansell—j'ai lu le mémoire depuis mon arrivée—il semble qu'il y ait dans le Nord des plaintes à propos du prix élevé de l'électricité, du mazout, etc. Est-ce qu'au fur et à mesure du développement du Nord le coût de prestations de ces services va diminuer? A-t-on pu constater une tendance à la baisse de ces prix de revient?

M. Mansell: Je sais que par deux fois, le prix de l'électricité a été réduit, à la suite de pourparlers. Par contre le prix du mazout, à cause de différentes taxes, et des taxes propres aux Territoires du Nord-Ouest, ne diminue pas, il augmente. Les compagnies de pétrole ont augmenté le prix de base du mazout, et, par la force des choses le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest n'a à sa disposition qu'un très petit nombre de taxes pour alimenter son budget, les taxes sur le pétrole et le gaz en font partie. Par conséquent, le prix du mazout de chauffage etc, n'a pas particulièrement diminué, et en fait, il y a eu une légère tendance à l'augmentation.

M. Dinsdale: Quelle est la différence entre le prix que vous payez et le prix que paient d'autres collectivités approvisionnées par la Commission?

M. Mansell: Monsieur Lowe nous a déjà donné ces chiffres.

M. Dinsdale: Très bien, je vais vérifier. Vous avez parlé du système de réseau. Il s'agirait, je suppose, d'un réseau relié à votre source d'électricité de l'Alberta. Il s'agirait d'un échange d'électricité.

M. Mansell: C'est notre avis. Il est entendu que nous pensons à notre propre profit lorsque nous faisons cette suggestion, mais nous pensons aussi que cela profiterait à tous les Territoires du Nord-Ouest; en particulier au district de Mackenzie, car actuellement les différentes collectivités du Nord ont un besoin accru d'électricité. La source d'électricité de l'Alberta serait disponible si une ligne à haute tension était construite, ce qui aurait pour conséquence de stabiliser la source d'électricité non seulement pour Hay River mais pour Pine Point qui est une très grosse consommatrice, pour Yellowknife, à cause des mines et des différentes collectivités du Nord. Je crois fermement qu'on devrait prendre ceci en considération à cause de l'installation possible dans un avenir très proche d'un gazéoduc et d'un oléoduc le long de la rivière Mackenzie. Si on ne s'en préoccupe pas dès maintenant, nous aurons à faire face à une augmentation de source d'énergie par diesel qui est une des sources d'énergie les plus onéreuses. Non seulement cela coûte plus cher, mais il est aussi certain que le mazout que nous utilisons coûte plus cher dans le Nord. C'est pourquoi, je pense qu'il faut que nous nous orientions vers les sources d'énergie les moins chères qu'on puisse trouver.

Sur la carte que j'ai présentée—il n'y en a qu'un exemplaire—j'ai montré que nous avions la source

[*Texte*]

we have power from a natural gas source south of us in Alberta. If these three sources could be tied in together to the benefit of NCPC, to our present supplier and the people in the North, I believe there could be a general reduction in power rates and a stabilization in the source of power.

Mr. Dinsdale: As you know, there have been conversations about national power grids over the past several years and I think the point you make is a very positive one. I hope that NCPC will get into the discussions on the role it can play in a national power grid that is bound to come.

Mr. Mansell: I feel that this is the only way we can, in the long term, effectively reduce the cost of power to people in the North.

Mr. Dinsdale: Thank you, Mr. Chairman.

• 1245

The Chairman: Mr. Mansell, have you made any investigation into the cost of bringing power into Hay River from Alberta? Do you estimate that this would reduce your present cost considerably? Have either the NCPC or the private company involved indicated to you that this would be a solution?

Mr. Mansell: The private company we are dealing with at the present moment has considered and is considering the feasibility of bringing power from the south on a wholesale basis. The indications are that if our power needs increase 50 per cent in the next two or three years and this is entirely possible, it will be feasible for them to do this. Hay River particularly is faced with the situation that if this northern development does come about, the pipeline and so on, Hay River is faced with an immediate increase in its business and industrial operations. We are faced with this because a good proportion of the pipe will be shipped through our area, this sort of thing, and it will mean a heavy load on our community. It will mean a very quick rise in our population and this is one of the things we have to plan for if we can. No one has said, definitely, there will be a pipeline. No one has said that such-and-such is going to happen.

The Chairman: The two ministers who spoke in the House on Friday, Mr. Mansell, both indicated almost with dead certainty that there would be at least a gas pipeline down the Mackenzie or at least through some area of the Mackenzie.

Mr. Dinsdale: They did not say when.

The Chairman: No, but it is becoming less of a probability and more of a certainty all the time and it seems to be a certainty from what the ministers said.

That being the case, assuming that there will be a gas pipeline and assuming that this will require a great deal more power along the Mackenzie Valley, would this not support the contention that a zone involving the western

[*Interprétation*]

hydro-électrique de la rivière Snare la source hydro-électrique de la rivière Taltson et que nous avions une source de gaz naturel au sud dans l'Alberta. Si ces trois sources pouvaient être reliées ensemble au profit de la Commission à notre fournisseur actuel et aux populations du Nord, à mon avis, il pourrait y avoir une réduction générale du prix de revient et une stabilisation de la source d'électricité.

M. Dinsdale: Comme vous le savez, des conversations ont eu lieu au sujet des réseaux nationaux de l'électricité au cours des dernières années et, à mon avis, votre idée est très positive. J'espère que la Commission participera aux discussions quand au rôle qu'il peut jouer dans un réseau national d'électricité qui ne saurait tarder à s'implanter.

M. Mansell: A mon avis, c'est la seule manière de pouvoir, à long terme, effectivement réduire le coût de l'électricité pour les populations du Nord.

M. Dinsdale: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Monsieur Mansell, avez-vous calculé à combien reviendrait l'introduction à Hay River de l'électricité en provenance de l'Alberta? Pensez-vous que cela réduirait vos frais actuels d'une façon considérable? Est-ce que soit la CNEC ou la compagnie privée qui est impliquée vous ont parlé de ceci comme étant une solution?

M. Mansell: La compagnie privée avec laquelle nous traitons à présent a examiné et est en train d'examiner la possibilité d'amener l'électricité en provenance du Sud sur une grande échelle. Il apparaît que si nos besoins en électricité augmentent de 50 p. 100, dans les deux ou trois prochaines années, ce qui est tout à fait possible, il leur deviendra facile de le réaliser. Hay River en particulier se trouve confronté avec la situation suivante, si le développement du Nord se réalise, si on construit l'oléoduc et ainsi de suite, Hay River verra alors ses affaires et ses activités industrielles se développer rapidement. Telle est la situation, car une grande partie de l'oléoduc sera transportée à travers notre région, et ce sera un poids énorme sur notre collectivité. Cela amènera un rapide accroissement de notre population, et c'est une des choses à laquelle il nous faut penser. Personne n'a jusqu'alors donné d'assurance quant à la construction de l'oléoduc. Personne n'a parlé du genre de développement dont il s'agit.

Le président: Les deux ministres qui ont parlé à la Chambre vendredi, monsieur Mansell, ont tous deux affirmé qu'il y aurait au moins un gazoduc le long de la Mackenzie ou du moins à travers cette région.

M. Dinsdale: Ils n'ont pas dit quand.

Le président: Non, mais cela devient moins une probabilité et davantage une certitude et c'est ce qui ressort de ce qu'ont dit les ministres.

Les choses étant ce qu'elles sont, en supposant qu'il y aura un gazoduc et en supposant que cela demande beaucoup d'électricité le long de la vallée de la Mackenzie, est-ce que cela ne rejoindrait pas l'idée selon laquelle une

[*Text*]

Mackenzie, the western part of the Northwest Territories and the Yukon would make a lot of sense if you had a very substantial hydro power source somewhere in the area, perhaps in the Northwest Territories. We had evidence before the Committee earlier that perhaps Great Bear Lake might be a substantial source of power for both regions and that a grid, using this substantial source, would be able to provide power in both the Yukon and the western Northwest Territories much more economically than would otherwise be the case and that therefore, this supports the NCPC position, basically. Do you not agree with this?

Mr. Mansell: Could I ask you if there is any indication of the length of time we would require to develop this particular source of power?

The Chairman: I suppose we could ask Mr. Lowe that question. Mr. Lowe, would you care to comment on it?

Mr. Lowe: Yes, Mr. Chairman. Assuming the markets were there, it would probably be an interval of about four years, based on the knowledge we have today on these sources, to complete studies and start construction. But again, the market has not appeared yet. But I do agree with Mr. Mansell when he said that a grid system does provide stability. This is something which we very much recognize and for this reason we are looking into the future with grids and larger power sites which result in lower unit costs per kilowatt hour.

• 1250

Mr. Mansell: I can see this. The only comment I would like to make is this. When the requirement is developed, we are then, as Mr. Laine says, faced with four years before this is available. My concern is that, this is too late.

I am looking at something that is more immediate because I think our needs. We must be prepared now or in the next year or so. I do not think that we can afford to wait for a four-year planning period after the power requirement is there, and I think the practical solution is the one that I am suggesting. I do not think...

The Chairman: Bring it in from...

Mr. Mansell: From the South, and considering the possibility of turbine generation from natural gas somewhere along, what will be this natural gas pipe line?

I do not disagree with the fact that hydro power on Bear Lake River or Bear River is not in the long term a good suggestion, but I do not think that we are—in our present thinking and planning—I do not think that it is far enough advanced to take care of the situation that is going to come up that must come up, sir.

The Chairman: In one of your comments you appeared to be suggesting, Mr. Mansell, that Canada as a whole should subsidize electricity within the Northwest Territories. Do you not think that this might—if it was carried too far, very far—this might result in creating an artificial situation where you would have cheaper power, sub-

[*Interpretation*]

zone impliquant la Mackenzie occidentale, la partie occidentale des Territoires du Nord-Ouest et le Yukon, trouverait une raison d'être si vous aviez une source hydro-électrique très substantielle quelque part dans cette région, peut-être dans les Territoires du Nord-Ouest. Récemment, le Comité a reçu la preuve que peut-être le Grand Lac de l'Ours serait une source d'électricité substantielle pour les deux régions et qu'un réseau, utilisant cette source substantielle, pourrait fournir de l'électricité à la fois au Yukon et aux Territoires du Nord-Ouest d'une façon beaucoup plus économique et que par conséquent, ceci viendrait affermir la position de la Commission. N'êtes-vous pas d'accord?

M. Mansell: Puis-je vous demander si on a parlé du temps nécessaire à mettre en place cette source d'électricité particulière?

Le président: Je pense que nous pourrions diriger cette question vers M. Lowe. Monsieur Lowe, voudriez-vous faire des commentaires à ce sujet?

M. Lowe: En effet, monsieur le président. En supposant que les marchés existent là-bas, il s'agirait certainement de quatre années, en nous fondant sur la connaissance que nous avons aujourd'hui de ces sources, pour achever les études et commencer la construction. Mais de nouveau, le marché n'existe pas encore. Mais je partage l'opinion de M. Mansell lorsqu'il dit qu'un réseau électrique assure la stabilité. C'est quelque chose que nous avons déjà reconnue et c'est pour cette raison que nous cherchons dans l'avenir des réseaux et des types d'électricité beaucoup plus grands ce qui permet de limiter le prix de l'unité en kilowatt-heure.

M. Mansell: Je suis d'accord, et le seul commentaire que j'aimerais faire est le suivant. Lorsque le besoin surgit, et comme M. Lainé l'a dit il nous faut attendre quatre ans avant que ceci soit disponible. Je crains que cela ne soit un petit peu tard.

J'envisage quelque chose qui serait plus rapide parce que je crois que nos besions. Nous devons être prêts maintenant ou l'année suivante. Je ne crois pas que nous puissions nous permettre d'attendre pour une période de planification de quatre années après que le besion d'énergie ait été établi, et je crois que la solution pratique c'est celle que je propose. Je ne crois pas...

Le président: Apportez-le de...

M. Mansell: . du Sud, et considérant la possibilité de turbo-générateurs à partir du gaz naturel à un moment donné que sera ce pipeline de gaz naturel?

Je ne refute pas le fait que le pouvoir hydraulique au Lac de l'Ours ou sur la rivière de l'Ours n'est pas à longue échéance une excellente suggestion mais je ne crois pas que nous sommes, dans notre idée présente et dans la planification, je ne crois pas que cela soit assez avancé pour faire face à la situation qui en résultera, monsieur.

Le président: Dans un de vos commentaires, vous sembliez suggérer, monsieur Mansell, que le Canada dans son ensemble, devrait subventionner l'éelctricité au sein des Territoires du Nord-Ouest. Ne pensez-vous pas que cela pourrait, si cela était poussé trop loin, si cela ne résulterait pas à créer une situation artificielle où vous avez une

[*Texte*]

sidized by Canada as a whole, encouraging industries into the North that would only come because of the cheap power that was subsidized in the South, and that you would have the increased cost of transporting people up there, transporting goods out, and plus this subsidy for electricity? Does this really make sense to be subsidizing what would not be an economic situation otherwise?

What is the point of taking people up North and taking goods out at considerable additional expense if this is the result of a subsidy alone? I am not saying if it is economic—that is a different question—but what about if the cheaper power were to have that result?

Mr. Mansell: We hear statements, for instance, on the profit—and I am not objecting to profit—do not get me wrong here—I believe it is the right thing. But we do hear pronouncements about the profit made, for instance by Cominco in the Pine Point Mines.

As I say, I do not object to this. I think this is the right thing. But if all the residents of the Northwest Territories are tied into the power rates that Cominco gets from Northern Power, and there is no input from the South, then I would suggest to you that the northern residents are in fact subsidizing this Cominco operation, and the results of that operation are going South to the shareholders. So the rest of Canada and the whole of Canada gets the benefit.

I am not suggesting that this is wrong, but the whole of Canada does get the benefit.

The Chairman: All right. So if there was a situation where as far as people living in the North are concerned the residents of the North had subsidized power, but the industries did not necessarily have subsidized power, this might be the sort of thing that you are suggesting.

Mr. Mansell: Yes, except for this one fact. If people in the North get subsidized power, we must recognize the fact that the lower power rates will in turn generate more need for power, and this will require more and more capital expenditure. This is something that will result from subsidized power in the North.

The Chairman: We heard some objections from what appeared to be objections from the Yukon, about being included with the Northwest Territories in the same region for purposes of the NCPC supplying hydro or electricity.

• 1255

Do you people have any objection to having the Yukon and the western part of the Northwest Territories included together in a power grid with the same rate structure and so on? Is there any objection on your part, Mr. Mansell?

[*Interprétation*]

énergie bon marché qui est subventionnée par le Canada dans son ensemble, qui encouragerait les industries à venir s'établir dans le Nord et elles ne viendraient qu'à cause de l'énergie bon marché qui bénéficie de subventions par le Sud et tout ce que vous aurez c'est les dépenses acrues de transporter les gens jusqu'ici dans le Nord, de transporter les marchandises et en plus de payer cette subvention pour l'électricité? Est-ce que cela a réellement du bon sens de subventionner ce qui autrement ne serait pas un problème économique?

A quoi cela sert-il d'amener des gens jusqu'ici dans le Nord et d'y amener des marchandises d'y engager des frais supplémentaires énormes si ceci est le résultat d'une seule subvention? Je ne veux pas dire si c'est un problème économique, c'est une question différente, mais à quoi cela sert-il si l'énergie bon marché doit avoir ce résultat?

M. Mansell: Nous avons entendu des déclarations, par exemple, sur les bénéfices, je ne m'oppose pas aux bénéfices, ne me faites pas dire ce que je ne veux pas dire, je crois que c'est une excellente chose. Mais nous avons entendu des déclarations au sujet des bénéfices qui ont été acquis par exemple par Cominco dans les mines de Pine Point.

Comme je viens de le dire, je ne m'y oppose nullement. Je pense que c'est une excellente chose. Cependant, si tous les résidents des Territoires du Nord-Ouest sont obligé d'accepter les taux d'électricité que Cominco obtient de Northern Power et qu'il n'y a aucune mise venant du Sud, alors je vous déclare que les résidents du Nord subventionnent en fait cette entreprise de Cominco, et les résultats de cette exploitation s'en vont au Sud, aux actionnaires. Ainsi le reste du Canada et l'ensemble du Canada obtiennent les bénéfices.

Je ne veux pas dire que ceci est mal, mais tout le Canada reçoit les bénéfices.

Le président: Très ben. Ainsi, il pourrait y avoir une situation, où les gens qui vivent dans le Nord, les résidents du Nord auraient une énergie subventionnée, mais où les industries n'auraient pas nécessairement cette énergie subventionnée, cela pourrait être le genre de situation que vous indiquez.

M. Mansell: Oui, sauf pour une chose, si les gens dans le Nord obtiennent une énergie subventionnée, nous devons reconnaître le fait que les taux d'électricité inférieurs créeront à leur tour des besoins acrus d'énergie, et cela nécessitera de plus en plus de dépenses de capital. C'est quelque chose qui pourrait résulter de l'énergie subventionné dans le Nord.

Le président: Nous avons entendu quelques objections de ce qui semble être des objectons du Yukon sur le fait d'être inclus avec les Territoires du Nord-Ouest, en ce qui a trait à l'approvisionnement par la Commission du pouvoir hydraulique ou électrique. Auriez-vous objection à ce que le Yukon et la région occidentale des Territoires du Nord-Ouest se réunissent en un réseau d'énergie hydraulique avec le même taux de base, et ainsi de suite. Avez-vous des objections, monsieur Mansell?

[*Text*]

Mr. Mansell: I have not seriously considered this. If we are looking at a situation that could reduce power rates on a practical basis then I do not see anything wrong with it. Unfortunately, at the moment we are faced with much more local situations than this and, as this is a projection on which there is no time limit, to commit ourselves to something like this without a time limit does not mean too much.

The Chairman: Have you a comment, Mr. Carrel.

Mr. Carrel: We pointed out earlier that as the regional section is the only one being proposed, we do not see any actual benefits from it, and therefore if it were to come about we would not object to the Yukon joining the zone. We would not even object to the whole of Canada joining the zone.

You ointed out earlier, Mr. Chairman, that we might be treading on thin ice if we were to subsidize power, create a false demand and get industry to move up north that otherwise would not do so. It is very difficult to explain in a northern community that Canada as a whole should not subsidize power in their area because, otherwise, an industry may move up when there is unemployment of 50 per cent, 60 per cent and more. But if we are to develop the North we have to get industry to move up there, and if it can be done as cheaply as subsidizing the power rates, more power to it. But if we are asking in fact that the North subsidize its power system in order to develop natural resources, which will in turn benefit the whole of Canada, then we are asking a heck of a lot of the North.

The Chairman: Do you not think, as far as resource industries are concerned, that they would be developed only if power sources were inexpensive enough to make it worth-while to develop these resources?

Are you arguing, Mr. Carel, that it makes sense to bring industries into the North artifically, that if it were not for a subtantial subsidy these industries would not be there and that we would then pay additional amounts because of the additional costs of keeping people in the north and additional costs of transportation in bringing the goods out? Does it really make sense?

Mr. Carrel: I believe so. If through subsidies, we were to lower the cost of power, industry then would move in and we would create the demand for power that Mr. Lowe has been talking about and which he is looking for in order to develop projects like Great Bear Lake. If you look at public utilities in a broader sense, there seems to be no question about federal involvement in building roads to the North. Last year we completed 185 or 190 miles of a highway from Enterprise into Fort Simpson. There never has been any question but that this obviously will benefit Fort Simpson, with a population of a thousand people.

[*Interpretation*]

M. Mansell: Je n'ai pas étudié attentivement cet aspect du problème. Si nous cherchons un moyen qui réduirait les taux de l'énergie sur une base pratique, je pense alors que cette mesure serait acceptable. Malheureusement, nous sommes à l'heure actuelle, aux prises avec des problèmes plus régionaux que celui-là, et, puisqu'il s'agit d'un projet à long terme, le fait de s'engager dans ce genre de travail sans une date limite ne signifie pas grand chose.

Le président: Avez-vous des observations à formuler, monsieur Carrel.

M. Carrel: Nous avons déjà fait observer que, puisque le secteur régional est le seul qui ait été proposé, nous le voyons pas quels pourraient en être les profits réels, et, par conséquent, s'il devait se réaliser, nous ne nous objecterions pas à ce que le Yukon se joigne à la zone. Nous ne nous objecterions même pas à ce que l'ensemble du Canada se joigne à la zone.

Vous avez fait remarquer plus tôt, monsieur le président, qu'il serait hasardeux de subventionner l'énergie, de créer une fausse demande et d'obtenir que l'industrie s'installe dans le Nord, ce qui, autrement, ne se ferait pas. Il est très difficile d'expliquer aux membres d'une collectivité septentrionale que le Canada, dans l'ensemble, ne devrait pas subventionner l'énergie dans leur région, parce que, autrement, une industrie peut y déménager alors que le taux de chômage atteint 50 p. 100, 60 p. 100 et davantage. Cependant, si nous devons mettre en valeur les ressources du Nord canadien, nous devons faire en sorte que l'industrie s'y installe, et si ça peut être fait à si peu de frais, c'est-à-dire en subventionnant les taux de l'énergie. Toutefois, si nous demandons en fait, que le Nord subventionne son système d'énergie hydraulique pour la mise en valeur des ressources naturelles qui profiteront à l'ensemble du Canada, c'est alors beaucoup demander.

Le président: Ne croyez-vous pas, dans la mesure où les ressources sont concernées, qu'elles ne seraient mises en valeur que si les sources de l'énergie étaient suffisamment à bon marché pour rendre profitable la mise en valeur de ces ressources?

Prétendez-vous, monsieur Carel, qu'il est logique que des industries s'installent dans le Nord d'une façon artificielle, s'il ne s'agissait pas de subventions importantes, ces industries n'y seraient pas et que nous paierons alors d'autres montants à cause des frais supplémentaires de séjour dans le Nord et des frais relatifs au transport des marchandises? Cela est-il logique?

M. Carrel: Je le crois. Si, au moyen de subventions, nous devions diminuer le coût de l'énergie, l'industrie s'y installerait alors et nous créerions une demande pour l'énergie dont M. Lowe a parlé et qu'il cherche pour la réalisation de projets comme celui du lac Grand Ours. Lorsque l'on considère les services publics dans un centre très étendu, il semble ne pas y avoir d'empêchement à ce que le gouvernement fédéral participe à la construction de routes dans le Nord. L'année dernière, de 185 à 190 milles de routes ont été achevées à partir d'Entreprise à Fort Simpson. Il n'y a pas de doute que cela profitera à la population de Fort Simpson qui compte 1,000 habitants.

[*Texte*]

• 1300

There has never been any question that the people of Fort Simpson should pay for that road because they benefit from it. This federal expenditure will bring more business into Fort Simpson and it will help Fort Simpson to expand and grow. I do not see why we have to pick on one particular public utility that should be supported by one community or by one region.

The Chairman: Are there any further questions, gentlemen? Mr. Orange.

Mr. Orange: Mr. Chairman, I would like to make a couple of observations for the record so there will be some understanding of some of the things the Northern Canada Power Commission is attempting to do.

First, in relation to the suggestion that they move the Northern Canada Power Commission headquarters from Ottawa to the North; I think the first stage has been completed in that respect by the establishment of regional offices in both Whitehorse and Yellowknife. It is my understanding—and maybe Mr. Lowe could expand on this later—that these regional offices will move a substantial number of people from the Ottawa setup into both of these northern communities and no longer will their ties always be with Ottawa but they can be with the regional offices and this could meet some of the problems that Mr. Carel brought up in Mr. Watsyk's brief. That is, that there are complaints, possibly, of discrimination and possibly of other things that could be dealt with locally in the North rather than having to come all the day to Ottawa.

Second, I have been pretty impressed with the statistics—I do not know whether they have been tabled yet or not—with regard to the breakdown of employment between Indian and Eskimo people, people who have lived in the worth for a substantial number of years and people who come from outside. Roughly, I think it runs at a one-third, one-third, one-third ratio. One third of the employees of the Commission are native people, one third are people who have lived in the North for five years or more and one third are people who have recently been hired by the Commission.

Another point is about this grid system and the use of Pine Point. Under the existing legislation the plant at Pine Point cannot make a profit, it is intended to break even. Therefore Cominco have an advantage in that they negotiate, according to the present legislation, with the Northern Canada Power Commission. The Northern Canada Power Commission say they can supply it in bulk by working out their charges, and so on, and Cominco stand to take full advantage of that system. As I understand the legislation, the next Pine Point that comes along, under this legislation it will be a negotiated rate with savings being able to be passed along to other communities in the North, which at the present time cannot be done legally by the Commission. So, this is one of the advantages of the amendments to the present legislation.

I suppose you could probably put Anvil in the same boat, I do not know, but it seems to me that we should be very careful when we talk about changing the legislation to remember that in the future when we want to set up a Taltson River project to service a community such as

[*Interprétation*]

Mais il n'a jamais été question que des gens de Fort Simpson paieraient cette route parce qu'ils en profiteraient. Cette dépense fédérale apportera plus de travail à Fort Simpson et aidera Fort Simpson à s'étendre et à croître. Je ne vois pas pourquoi nous devons parler de telle ou telle œuvre d'intérêt public qui devrait être supportée par une communauté ou par une région.

Le président: Y a-t-il d'autres questions, monsieur? Monsieur Orange.

M. Orange: Monsieur le président, je voudrais faire quelques commentaires à propos de plusieurs choses que la Commission de l'énergie du Canada du Nord se propose de faire.

D'abord, en ce qui regarde la proposition de déménagement du siège de la Commission de l'énergie du Canada du nord d'Ottawa dans le Nord, je pense que la première étape en a été faite par l'établissement d'offices régionaux en même temps à Whitehorse et Yellowknife. Comme je le comprends, et peut-être M. Lowe pourrait-il y insister plus longuement plus tard, ces offices régionaux vont déplacer un nombre considérable de gens depuis Ottawa vers ces deux communautés du Nord et ils n'auront plus aucune attache avec Ottawa mais avec les offices régionaux et ceci pourrait résoudre les quelques problèmes que M. Carel a soulevés dans le mémoire de M. Watsyk, à savoir: qu'il y ait des plaintes, peut-être, à propos de discrimination et peut-être d'autres choses qui pourraient être traitées sur place dans le Nord plutôt que de les faire revenir à Ottawa.

Deuxièmement, j'ai été très impressionné par les statistiques, je ne sais si elles ont été présentées ou non, qui concernent la chute de l'emploi parmi les Indiens et les Esquimaux, qui furent les habitants du Nord depuis beaucoup d'années et ceux qui sont venus de l'extérieur. En gros je pense qu'on peut diviser les emplois par tiers. Un tiers des employés de la Commission sont des indigènes, un tiers des gens qui y vivent depuis cinq ans ou plus, et un tiers qui ont été amenés récemment par la Commission.

L'autre point est à propos du système de grille et de l'utilisation de Pine Point. En vertu de la législation existante, l'usine de Pine Point ne peut faire de bénéfices, on a même l'intention de la liquider. C'est pourquoi Cominco a un avantage en ce qu'il négocie en vertu de la législation présente avec la Commission de l'énergie du Canada du Nord. La Commission de l'énergie du Canada du Nord dit qu'on peut l'aider en gros en éliminant ses charges par le travail, et ainsi de suite et Cominco déclare en prendre tout l'avantage de ce système. Comme je comprends la Loi, le prochain Pine Point qui va apparaître, selon cette Loi sera une chose négociée dont la main-d'œuvre pourra passer dans d'autres communautés du Nord, ce qui à l'heure actuelle, ne peut être fait légalement par la Commission. Ainsi, c'est un des avantages que l'amendement à la Loi présente.

Je suppose que vous pourriez probablement mettre Anvil dans le même sac, je ne sais pas, mais il me semble que nous devrions faire très attention quand nous parlons de changer la Loi, et nous rappeler que dans le futur, quand nous voudrons réaliser le projet de Taltson River,

[*Text*]

Pine Point in a mining community that we will be able to negotiate on a basis that will benefit the entire system, not just one particular community and one particular mining company. Those are the three things I wanted to point out, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Orange. I wonder if we could perhaps get assurance from Mr. Lowe while he is here that he will investigate the complaints that are contained in the Fort Simpson brief with regard to Indian labour rates and this discrimination item that Mr. Carrel described? Will you undertake to investigate these matters, Mr. Lowe, as well as discuss with the Fort Simpson authorities the other complaints they raised?

Mr. Lowe: Yes, Mr. Chairman. I can assure you that we will certainly look into every aspect that was mentioned. As a matter of fact, some of these things come as quite a surprise to us in view of the fact that some of our people visited Fort Simpson in the last two or three months. However, some of the items are already under investigation and I can assure you that all items mentioned will be under immediate investigation.

The Chairman: Thank you very much. Gentlemen, do any of you have anything further to add? If not, I would like to thank you all for coming here. It has been a very useful exercise for all of us.

[*Interpretation*]

projet de desserte d'une collectivité telle que Pine Point dans une collectivité minière, nous devrons pouvoir négocier sur des bases qui iraient au bénéfice du système entier, et non pas à une collectivité particulière et d'une compagnie minière en particulier. Ce sont les trois choses que je voulais vous faire remarquer, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Orange. Je me demande, peut-être, si nous ne pourrions pas obtenir l'assurance que M. Lowe, tant qu'il est ici, fasse des recherches sur les plans qui sont contenus dans le mémoire de Fort Simpson en ce qui concerne le taux de la main-d'œuvre indienne et de la discrimination décrite par M. Carel? Voudriez-vous entreprendre les recherches, monsieur Lowe, aussi bien que les discussions avec les autorités de Fort Simpson sur les autres plaintes qui ont été déposées?

M. Lowe: Oui, monsieur le président. Je puis vous assurer que, certainement, j'étudierai chaque aspect de ces problèmes. Il est un fait que certaines choses nous sont une surprise étant donné que certains de nos employés ont visité Fort Simpson il y a deux ou trois mois. Toutefois, certains des points ont été déjà étudiés et je puis vous assurer que tous les points mentionnés le seront très rapidement.

Le président: Merci beaucoup. Messieurs, quelqu'un d'entre vous a-t-il une autre question à poser? Sinon, je voudrais vous remercier tous d'être venus. Cette séance nous a été très utile à tous.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 8

Tuesday, March 23, 1971

Chairman: Mr. Ian Watson

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 8

Le mardi 23 mars 1971

Président: M. Ian Watson

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Indian Affairs and Northern Development

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Affaires indiennes et du développement du Nord canadien

RESPECTING:

Bill C-193, An Act to amend the Northern Canada Power Commission Act

CONCERNANT:

Le Bill C-193, Loi modifiant la Loi sur la Commission d'énergie du Nord canadien

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

Third Session
Twenty-eighth Parliament, 1970-71

Troisième session de la
vingt-huitième législature, 1970-1971

23566—1

STANDING COMMITTEE ON INDIAN AFFAIRS AND NORTHERN DEVELOPMENT

Chairman: Mr. Ian Watson
Vice-Chairman: Mr. Paul St. Pierre

Messrs.

Barnett
Borrie
Buchanan
Cadieu
Cullen
Deakon
Gundlock
Marchand (*Kamloops-Cariboo*)
Matte
McBridge
Morison
Nielsen
Orange
Paproski
Rock
Simpson
Thomson (*Battleford-Kindersley*)
Yewchuk – (20).

(Quorum 11)

Le greffier du Comité
J. H. Bennett
Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES AFFAIRES INDIENNES ET DU DÉVELOPPEMENT DU NORD CANADIEN

Président: M. Ian Watson
Vice-président: M. Paul St. Pierre

Messieurs

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente au siège d'Information Canada, Ottawa, Canada

MINUTES OF PROCEEDINGS
(9)

Tuesday, March 23, 1971.

[*Text*]

The Standing Committee on Indian Affairs and Northern Development met this day at 11.15 a.m., the Chairman, Mr. Watson, presiding.

Members present: Messrs. Buchanan, Nielsen, Orange, Rock, St. Pierre, Thomson (*Battleford-Kindersley*), Watson, Yewchuk–(8).

Also present: Mr. Tom Bell, M. P.

Witnesses: Mr. A. J. Wybrew, Mayor of Whitehorse, Yukon Territory; and Mr. J. M. Lowe, General Manager, Northern Canada Power Commission.

The Committee resumed its consideration of Bill C-193, An Act to amend the Northern Canada Power Commission Act.

On Clause 1

The Chairman introduced Mr. A. J. Wybrew, Mayor of Whitehorse, Yukon Territory.

Mr. Wybrew made an oral statement and was questioned.

Mr. J. M. Lowe answered questions relating to Bill C-193.

Questioning concluded, the Chairman thanked Mr. Wybrew.

The Chairman announced that a Sub-committee meeting would take place at 3.30 p.m. this day.

At 1.02 p.m. the Committee adjourned to Thursday, March 25, 1971.

Le greffier du Comité

J. H. Bennett

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL
(9)

Le mardi 23 mars 1971.

[*Traduction*]

Le Comité permanent des affaires indiennes et du développement du nord Canadien se réunit ce matin à 11 h 15. Le président, M. Watson, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Buchanan, Nielsen, Orange, Rock, St Pierre, Thomson (*Battleford-Kindersley*), Watson, Yewchuk–(8).

Autre député présent: M. Tom Bell.

Témoins: MM. A. J. Wybrew, maire de Whitehorse, territoire du Yukon; et J. M. Lowe, gérant général, Commission d'énergie du nord canadien.

Le Comité reprend l'étude du Bill C-193, Loi modifiant la Loi sur la Commission d'énergie du Nord canadien.

Article 1

Le président présente M. A. J. Wybrew, maire de Whitehorse, territoire du Yukon.

M. Wybrew fait une déclaration et répond aux questions.

M. J. M. Lowe répond aux questions concernant le Bill C-193.

A la fin de la période de questions, le président remercie M. Wybrew.

Le président annonce qu'il y aura une séance du sous-Comité à 3 h 30 de l'après-midi.

A 1 h 02 de l'après-midi, le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 25 mars 1971.

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, March 23, 1971.

• 1114

[*Text*]

The Chairman: Order. Gentlemen we have with us today, Mr. A. J. Wybrew, Mayor of Whitehorse, the capital of the Yukon Territory. Mr. Wybrew will give us his views on Bill C-193, An Act to amend the Northern Canada Power Commission Act. I understand Mr. Wybrew has a statement for us.

Mr. A. J. Wybrew (Mayor, Whitehorse, Yukon Territory): Mr. Chairman, at the outset I would like to express appreciation on behalf of the folks back home and myself for the courtesy that you and the Committee have extended in inviting our representation regarding Bill C-193. I would also like to point out Mr. Chairman that it is just a matter of days since we received the invitation, and as a result of terrific civic responsibilities during the last few days prior to this hearing, I have been unable to present you with a prepared brief. I understand that you have a very efficient recording service here and I am sure you will be completely covered.

• 1115

Mr. Chairman, I have written a few notes that I think will express our opinions in a very straight-forward manner. I have done this in longhand because, Mr. Chairman, I do not have shorthand. I am sure you will wish to question me on some of the points.

Mr. Chairman, we believe the economy of the Yukon must be developed as a single entity, since development in any part of the territory cannot fail to have an economic impact on the entire Yukon. That is our concern regarding Bill C-193 and its lack of specifying Yukon as a rate zone. There does not seem to be any valid argument for not doing this, since both territories have adequate sources of hydro power that could be developed to meet any projected demand. In addition to the present installations on the Taltson and Snare Rivers in the Northwest Territories, consideration is being given to developing the Great Bear River and a reservation for future development of hydro power on the Lockhart River was established last year. All the more reason for Yukon being a separate geographical rate zone.

In the Parliamentary Secretary's address on second reading much is said of the present policy of rates being set so that individual plants operate on a self-sustaining basis and about NCPC operating in the public interest with its rates based on costs, etc. However, this policy is not evident with respect to the Whitehorse plant. While the wholesale rate has been reduced from an initial 2.5 cents per kilowatt hour when the plant went into operation in 1958 to 1.25 cents per kilowatt hour now, there has been no reduction since 1966, despite the fact that book profits for the years ending March 31, 1967 to 1970 inclusive totalled $1,127,178. On the other hand, the rates in Mayo are reported to have been reduced recently despite losses totalling $201,000 between 1967 and 1969 and a profit of only $3,800 in the year ending March 31, 1970. It should be pointed out, Mr. Chairman, that we are not against Mayo getting the

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 23 mars 1971.

[*Interpretation*]

Le président: A l'ordre messieurs. Nous avons ce matin comme témoin M. A. J. Wybrew, Maire de Whitehorse, capitale du Territoire du Yukon. M. Wybrew nous présentera son point de vue touchant le projet de loi C-193, Loi modifiant la Loi sur la Commission d'énergie du Nord canadien. Je crois que M. Wybrew a une déclaration à nous présenter.

M. A. J. Wybrew (Maire de Whitehorse, Territoire du Yukon): Monsieur le président, j'aimerais au point de départ remercier au nom de mes concitoyens et en mon nom personnel les membres du Comité pour la courtoisie dont vous avez fait preuve en nous invitant à présenter non points de vue touchant le projet de loi C-193. J'aimerais aussi souligner, monsieur le président, que nous avons reçu cette invitation il y a quelques jours à peine et que par suite de responsabilités civiques très importantes au cours des derniers jours, j'ai été incapable de me présenter devant vous avec un mémoire rédigé. Je crois que vous avez ici un service de transcription très efficace et je suis certain que mon exposé sera très bien inscrit aux comptes rendus.

Monsieur le président, j'ai pris quelques notes qui je crois me permettront d'exprimer notre point de vue d'une manière assez directe. Je suis certain, monsieur le président, que les membres du Comité aimeront poser certaines questions à la suite de mon exposé.

Monsieur le président, nous croyons que l'économie du Yukon doit se développer comme étant une entité unique puisque le développement d'une partie quelconque du territoire doit inévitablement avoir des répercussions sur l'ensemble du Yukon. Nous nous préoccupons donc de ce projet de loi C-193 et du fait qu'il ne précise pas le Yukon comme zone tarifaire. Nous ne voyons aucun argument valable à l'appui d'une telle situation puisque les deux territoires comportent un potentiel de ressources hydrauliques suffisant qui peut être développé pour répondre à tous les besoins futurs. En plus des installations actuelles des rivières Taltson et Snare dans les Territoires du Nord Ouest, on étudie présentement la possibilité de développer la rivière Great Bear et on a établi l'an dernier une réserve pour le développement futur d'énergie hydro-électrique sur la rivière Lockhart. Voilà diverses raisons qui justifient l'établissement d'une zone tarifaire géographique séparée dans le Yukon.

Dans la déclaration du secrétaire parlementaire lors de la deuxième lecture du projet de loi, de nombreux commentaires ont été faits voulant que la politique actuelle des tarifs soit établie de façon à permettre à chaque usine de fonctionner de manière à répondre à ses propres coûts et pour que dans l'intérêt public les taux de la CENC soient fondés sur les coûts et autres. Toutefois, pour ce qui est du fonctionnement de l'usine de Whitehorse cette ligne de conduite n'est pas particulièrement apparente. Bien que le tarif de la vente en gros ait été réduit de 2.5¢ le kilowatt-heure, prix en vigueur lors de l'ouverture de l'usine en 1958, à 1.25¢ kilowatt-heure présentement, il n'y a plus eu aucune réduction

[*Texte*]

reduction, but rather use this as an example to show why your Committee must prepare proper controls over NCPC for protection of the consumer.

Mr. Chairman, there is also the question of the public utilities board. Such a board could probably not exercise any authority over the NCPC unless some very specific provisions for this were made in the act. An ordinance to provide for a public utilities board was passed in the Northwest Territories in 1963. However, no such legislation exists in the Yukon at present. Under the present and proposed legislation, rates would be subject to the approval of the Governor in Council, however in the normal course of events rates would probably only be reviewed by the Privy Council when an increase was proposed by NCPC. It is doubtful that having two of the five members of the commission appointed on the recommendation of the respective Commissioners in Council of the two territories will be enough to ensure that reductions in rates are made whenever they could and should be made.

It is interesting to note the comment on page 12 of the Parliamentary Secretary's address with respect to the Commission's schedule of rates.

> Further scrutiny by a board or committee responsible to the Minister would, therefore, appear to be unnecessary as far as the commission is concerned. I doubt that any supplier of a public utility feels that additional scrutiny of its rates is necessary, regardless of how little might be in effect. The Commission presently has and will continue to have the right to establish and maintain a contingency reserve fund in the amount considered necessary by the Commission, and surplus funds may, if recommended by the Commission, be applied in reduction of rates. Note that the entire surplus of $828,000 from operation of the Whitehorse plant during the year ending March 31, 1970, was apparently delegated to surplus and contingency funds.

Mr. Chairman, those in responsible positions of government change from time to time as they do in the NCPC structure, therefore it is important for your Committee to establish Yukon as a rate zone so that in the future, the citizens of the Yukon, already facing an extremely high cost of living in the North, cannot by way of unspecific legislation be forced to subsidize the hydro power of another area.

A public utilities commission for Yukon should established for both private and public suppliers. The government stated in 1948 it had no desire to operate a hydro monopoly in the North. With this idea of not operating a monopoly in the North we agree. We therefore request your Committee's recommendation that the NCPC installation in Whitehorse be sold to the City of Whitehorse to be a municipally owned and controlled hydro plant. This is my presentation, very brief and very specific, Mr. Chairman, and again I thank you very much for the opportunity.

[*Interprétation*]

depuis 1966, malgré le fait que les états financiers indiquent que les profits pour les années se terminant le 31 mars 1967 à 1970 inclusivement se chiffrent à $1,127,178. D'autre part, les taux à Mayo semblent avoir été réduits récemment malgré les pertes totalisant $201,000 entre 1967 et 1969 et un profit de seulement $3,800 pour l'année se terminant le 31 mars 1970. Je dois mentionner, monsieur le président, que nous ne sommes pas en désaccord avec le fait que Mayo reçoive une réduction de taux, mais j'utilise ceci plutôt comme une exemple pour expliquer pourquoi votre comité doit mettre au point des contrôles adéquats sur la CENC pour protéger le consommateur.

Monsieur le président, il y a aussi la question de la Commission des services d'utilité publique. Une telle commission ne pourrait probablement pas avoir d'autorité sur la CENC à moins que des modalités très précises à cet effet soient inscrites dans la loi. Un décret visant à l'établissement d'une commission des services d'utilité publique a été adopté dans les Territoires du Nord Ouest en 1963. Toutefois, le Yukon ne bénéficie pas d'une telle loi présentement. Aux termes de la loi actuelle et du projet de loi, les taux sont sujets à l'approbation du gouverneur en Conseil, quoique dans la pratique les taux ne sont probablement révisés que par le Conseil privé lorsque la CENC propose une augmentation. Il n'est pas certain que le fait d'avoir deux des cinq membres de la Commission nommés sur la recommandation des commissaires en conseil de chacun des deux territoires sera suffisant pour nous assurer que les réductions des tarifs seront faites chaque fois que cela est possible et chaque fois que cela devrait être fait.

Il est intéressant de prendre connaissance du commentaire à la page 12 de l'allocution du secrétaire parlementaire concernant l'échelle des tarifs de la Commission.

> Toute enquête ultérieure d'un conseil ou d'un comité comptable auprès du ministre serait, par conséquent, tout à fait inutile en autant que la Commission est en cause. Je doute qu'un fournisseur d'un service d'utilité publique soit convaincu de la nécessité d'une enquête ultérieure touchant ses tarifs quelque mince que soit le résultat de l'enquête. La Commission a présentement et continuera à avoir le droit d'établir et de conserver un fonds de réserve au montant qu'elle jugera nécessaire et les sommes excédentaires dans ce fonds pourront servir, selon les recommandations de la Commission, a réduire les tarifs. Il est a noter que l'ensemble de l'excédent au montant de $828,000 résultant de l'exploitation de l'usine de Whitehorse durant l'année se terminant le 31 mars 1970 semble avoir été transféré au fonds de surplus et de réserve.

Monsieur le président, les personnes en poste au sein du gouvernement changent de temps à autre comme cela se passe à l'intérieur de l'organigramme de la CENC, c'est pourquoi il est important que votre Comité établisse le Yukon comme zone tarifaire de sorte qu'à l'avenir les citoyens du Yukon, faisant face déjà à un coût de la vie trop élevé dans le Nord, ne seront pas forcés, à cause d'une loi imprécise, à subventionner l'énergie hydro-électrique dans d'autres régions.

Nous préconisons la création d'une Commission de service d'utilité publique pour le Yukon tant pour les fournisseurs privés que publics. Le gouvernement a déclaré en 1948 qu'il n'avait nullement l'intention d'exploiter un monopole hydro-électrique dans le Nord. Nous sommes entièrement d'accord avec l'idée de ne

[*Text*]

The Chairman: Thank you, Mr. Wybrew. Mr. Nielsen, do you have any questions?

Mr. Nielsen: I will defer to other members.

The Chairman: Mr. Buchanan.

Mr. Buchanan: Mr. Wybrew, I am just going through the brief of your Whitehorse Chamber of Commerce which zeroed in as you did basically, on the concept of the Yukon as a rate zone. They were a little broader, I think, than you in that they suggested the zone be the Yukon territory and its economic periphery. Is that basically the concept you were advocating as well? In other words, I think in the Committee before the testimony has been elicited possibly there will be developments fairly close to the common border of the Yukon and the Northwest Territories where there is some advantage to it.

Mr. Wybrew: You have a good question and it is one that requires considerable study. Certainly the Yukon should be a rate zone. It should not be involved with any other area in Canada. However, if we develop areas of industry from the northern slope of the Arctic coast it could be very uneconomical to build a grid into that area. It would have to have a hydro power source of its own. It may even require, because of its locality–importation, perhaps from Alaska,–a diesel plant.

The Prime Minister has said that the wealth of the North belongs to all Canadians so I think there should be assistance in such an area when you talk about industrial areas.

Mr. Buchanan: For instance, when the testimony came from Mr. Lowe there was talk about the Great Bear River being a potential power source which would involve distribution of power within the Yukon as well as in the Northwest Territories. This really is all I am asking you: is your definition of the rate zone for the Yukon rigidly limited to the actual borders of the Yukon territory or are you prepared to accept some definition such as that the chamber of commerce suggests, the Yukon territory and its economic periphery?

Mr. Wybrew: I think what they are talking about here maybe there is the possibility that Adanac may go into operation just on the edge of the border in B.C. and that Whitehorse plant would, perhaps, build a grid to serve that mine. Naturally the returns from that periphery would be to the Whitehorse plant. I think perhaps this is what they mean. I say the rate zone should be the geographical area of the Yukon.

[*Interpretation*]

pas exploiter un monopole dans le Nord. C'est pourquoi nous demandons que votre Comité recommande que les installations de la CENC à Whitehorse soient vendues à la ville de Whitehorse et deviennent ainsi une usine électrique appartenant à la municipalité et étant administrée par elle. C'est là ma présentation, très brève et très précise, monsieur le président, et je vous remercie une fois de plus de l'occasion qui m'a été offerte de vous parler.

Le président: Merci monsieur Wybrew, Monsieur Nielsen avez-vous des questions à poser?

M. Nielsen: Je laisse la parole aux autres membres du Comité.

Le président: Monsieur Buchanan.

M. Buchanan: Monsieur Wybrew, j'ai parcouru brièvement le mémoire de la Chambre de commerce de Whitehorse qui met l'emphase, comme vous l'avez fait et essentiellement, sur le concept du territoire du Yukon comme zone tarifaire. Ce mémoire va un peu plus loin que vous, il me semble, dans le sens qu'il suggère que les zones tarifaires comprennent le territoire du Yukon et sa périphérie économique. Est-ce le concept que vous défendez fondamentalement comme eux? En d'autres mots, je crois qu'au sein du Comité avant que nous ayons à élucider les témoignages, il se peut qu'il y ait certains projets de développement situés assez près de la frontière commune entre le Yukon et les territoires du Nord-Ouest pour lesquels il y aurait certains avantages.

M. Wybrew: C'est une excellente question qui demande une étude assez complète. Certainement, le Yukon devrait être une zone tarifaire. Ces territoires ne devraient pas être mis en cause avec toute autre région du Canada. Toutefois, si nous développons les zones industrielles sur la pente nord de la côte de l'Arctique, il pourrait être très peu économique de construire un réseau électrique dans cette région. Il faudrait que ce complexe industriel ait sa propre source hydro-électrique. Il y aurait même lieu pour ce complexe, à cause de sa situation géographique, d'importer peut-être de l'Alaska, une usine diésel.

Le Premier Ministre a déclaré que le bien-être du Nord appartient à tous les Canadiens. C'est pourquoi je suis convaincu qu'il faudrait venir en aide à une telle région lorsque vous parlez de région industrielle.

M. Buchanan: Par exemple, lorsque nous avons reçu les témoignages de M. Lowe, on a beaucoup parlé de la rivière Great Bear comme représentant un excellent potentiel de ressources hydro-électriques qui permettrait la distribution d'énergie aussi bien dans le Yukon que dans les Territoires du Nord-Ouest. Et c'est vraiment là l'unique question que je vous pose: est-ce que votre définition de la zone tarifaire du Yukon se limite d'une manière rigide aux frontières actuelles du Territoires du Yukon ou seriez-vous prêt à accepter une définition comme celle que la Chambre de commerce propose, c'est-à-dire le territoire du Yukon et sa périphérie économique?

M. Wybrew: Je crois que ce dont ils parlent ici c'est la possibilité que les mines d'Adanac entrent en exploitation juste à la frontière du Yukon et de la Colombie-Britannique et que l'usine de Whitehorse pourrait, peut-être, construire un réseau électrique pour desservir cette mine. Il est évident que les revenus de cette périphérie profiteraient à l'usine de Whitehorse. Je crois que c'est peut-être ce qu'ils veulent dire. Je sais que la zone tarifaire devrait être constituée par la région géographique du Yukon.

[*Texte*]

Mr. Buchanan: Period? I was not quite clear on your last comments dealing with the hydro installation. Are you talking about the distribution or are you talking about the acquisition of the actual hydro generation plants and everything else?

Mr. Wybrew: The plant itself. We can find the moneys to consummate such a deal.

Mr. Buchanan: In other words, you are not purely interested in becoming the distributor, that is, to replace the Yukon electric as a distributor.

Mr. Wybrew: Not at the outset. That is correct. We would have to use their distribution system but we would, perhaps, look forward to the day when we might move into that field as well.

Mr. Buchanan: So basically you are initially referring to the acquisition of NCPC hydro plant for Whitehorse?

Mr. Wybrew: Correct.

Mr. Buchanan: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Thomson: Mr. Chairman, does the NCPC have northerners, people from the Yukon and Northwest Territories, on the board now?

Mr. Wybrew: Not to my knowledge.

Mr. Thomson: You are suggesting, I take it, that there should be.

Mr. Wybrew: I am saying there should be a public utilities commission that will control and set the right rates for both the public and power suppliers.

Mr. Thomson: A sort of provincial power commission separate from the NCPC.

Mr. Wybrew: Correct.

Mr. Thomson: Do you look on the NCPC as a provincial power organization, the same as the Ontario Hydro or Saskatchewan or Manitoba hydro?

• 1125

Mr. Wybrew: No. We look upon it as a hydro source that is controlled from the Ottawa area.

Mr. Thomson: Assuming now that it was controlled by the Yukon and I am not talking about Whitehorse, I am talking about the entire Yukon, what would your feelings be?

Mr. Wybrew: The NCPC . . .

Mr. Thomson: Yes.

Mr. Wybrew: Owned and operated by the Territory . . .

Mr. Thomson: By the Territory as *per se* . . .

Mr. Wybrew: As a provincial hydro source?

[*Interprétation*]

M. Buchanan: La région géographique un point c'est tout? Je n'ai pas très bien compris vos derniers commentaires en ce qui a trait aux établissements hydro-électriques. Vous voulez parler du réseau de distribution ou de l'acquisition des usines hydro-électriques elles-mêmes et de tout le reste?

M. Wybrew: L'usine elle-même. Nous pouvons trouver l'argent pour mener à bien une telle transaction.

M. Buchanan: En d'autres mots vous n'êtes pas intéressé uniquement à devenir le distributeur, c'est-à-dire à remplacer la société *Yukon Electric* en tant que distributeur.

M. Wybrew: Pas au tout début. C'est exact. Nous aurions à utiliser leurs systèmes de distribution mais nous pourrions espérer qu'un jour peut-être nous pourrons entrer dans ce marché tout aussi bien.

M. Buchanan: En principe donc, vous vous intéressez d'abord à l'acquisition de l'usine hydro-électrique de la CENC à Whitehorse?

M. Wybrew: C'est exact.

M. Buchanan: Merci monsieur le président.

M. Thomson: Monsieur le président, est-ce que le Conseil d'administration de la CENC comporte présentement des représentants du Yukon et des territoires du Nord-Ouest?

M. Wybrew: Pas à ma connaissance.

M. Thomson: Si je comprends bien, selon vous il devrait y en avoir.

M. Wybrew: J'ai déclaré qu'il devrait y avoir une commission de services d'utilité publique qui contrôlerait et établirait les taux adéquats tant pour les fournisseurs publics que pour les fournisseurs d'électricité.

M. Thomson: Une sorte de commission hydro-électrique provinciale distincte de la CENC.

M. Wybrew: C'est exact.

M. Thomson: Est-ce que vous considérez que la CENC est un organisme provincial, comme par exemple l'Hydro-Ontario ou l'Hydro-Saskatchewan ou l'Hydro-Manitoba?

M. Wybrew: Non. Nous les considérons comme une ressource hydro-électrique contrôlée par la région d'Ottawa.

M. Thomson: Prenons l'hypothèse suivante, que cette commission soit contrôlée par le Yukon et je ne parle pas de Whitehorse, je parle de l'ensemble du Yukon. Que penseriez-vous de cela?

M. Wybrew: La CENC . . .

M. Thomson: Oui.

M. Wybrew: Appartenant à l'administration des Territoires et gérée par elle.

M. Thomson: Par l'administration des Territoires comme telle . . . .

M. Wybrew: Comme une source hydro-électrique provinciale?

[*Text*]

Mr. Thomson: Yes.

Mr. Wybrew: I would not be against that either. As a matter of fact I look to the day that we will be recognized in the same way as the rest of Canada and become the eleventh province.

Mr. Thomson: I look forward to it too, sir. I take it, then, that what you are really opposed to is a power system run from Ottawa, that you are not opposed in total to a provincial power system. I am talking about a provincially-owned versus a municipally-owned power system.

Mr. Wybrew: No, I think either one would be fine.

Mr. Thomson: You would accept that and you are merely objecting to the national government owning it or running it?

Mr. Wybrew: Yes.

Mr. Thomson: I see. Well, it in effect simplifies my questions a little because it seems to me that every other province in Canada has moved away from municipally or privately-owned or, shall we say, municipal units of producing power. Even in Alberta where the government does not own it they do have a large power system and I would suggest it produces power more cheaply than a municipality can produce it. I think this would be the experience almost anywhere where the larger unit has more efficient form of power. But you would accept it if it were provincially owned. That is fine.

Mr. Wybrew: Territorial controlled and operated by the territorial government.

Mr. Thomson: Yes, okay. Just a further question. You are not suggesting then that Whitehorse should have cheaper power than some other smaller centres in the Yukon?

Mr. Wybrew: No. What I am suggesting, sir, is that the citizens of Whitehorse who are already facing a tremendously high cost of living–possibly and I think I am sure, the highest in Canada–should not be called upon, when you see surpluses like this, to subsidize areas on the northeast coast of the Northwest Territories for example. This should be a national project, not just the citizens of Whitehorse.

Mr. Thomson: Yes, okay. I do not really argue too much with your basic position except that I would suggest that at least a provincial grid and I am thinking of the Yukon, would be better than a municipally-owned plant which you suggest in your brief.

Mr. Wybrew: You must remember, sir, that if this were economically feasible and a constructive move, a municipally-owned hydro source could construct such a grid to the area that requires this power to the advantage of certainly the municipal and, as you say, certainly to the entire territory regardless of what happens in the territory; where it happens, it affects every person in the Yukon.

[*Interpretation*]

M. Thomson: Oui.

M. Wybrew: Je ne m'opposerais pas à cela non plus. De fait, je vois venir le jour où nous serons reconnus de la même ma manière que le reste du Canada et que nous deviendrons la onzième province.

M. Thomson: Je l'espère aussi, monsieur. Je vois donc que vous vous opposez en réalité à un système de ressources contrôlées par Ottawa, et que vous n'êtes pas tout à fait contre un système de ressources hydro-électrique relevant de la province. Je parle d'un système appartenant à la province par oppisition à un système de ressources appartenant à la municipalité.

M. Wybrew: Non, je crois que l'une au l'autre de ces deux solutions serait bonne.

M. Thomson: Vous accepteriez cela et vous vous objectez uniquement au fait que ce soit le gouvernement national qui en soit le propriétaire ou l'administrateur?

M. Wybrew: Oui.

M. Thomson: Je vois. Cela, de fait, simplifie ma question car il me semble que dans toutes les autres provinces du Canada on abandonne de plus en plus les usines de production d'énergie qui sont soit la propriété municipale ou la propriété privée. Même en Alberta où le gouvernment n'est pas propriétaire des usines productrices d'énergie, ils ont un vaste réseau énergétique et je dirais qu'ils produisent de l'énergie à un coût de beaucoup inférieur à celui d'une municipalité. Je crois que c'est le genre d'expérience que l'on retrouve partout où une usine plus grande fournit un genre d'énergie beaucoup plus efficace. Mais vous accepteriez cette solution si c'était là une propriété provinciale. C'est très bien.

M. Wybrew: Contrôlée et administrée par le gouvernement territorial.

M. Thomson: Oui, d'accord. Je n'ai qu'une autre question. Vous ne prétendez donc pas que Whitehorse devrait avoir de l'énergie à un taux inférieur à celui des autres petites collectivités du Yukon?

M. Wybrew: Non. Ce que j'ai dit, monsieur, c'est que les citoyens de Whitehorse qui font déjà face à un coût de la vie très élevé, possiblement et je suis à peu près certain que c'est l'indice le plus élevé au Canada, ne devraient pas être forcés, lorsque vous voyez des surplus de ce genre à subventionner des régions de la côte Nord-Est des Territoires du Nord-Ouest par exemple. Cela devrait être un projet national, non pas uniquement celui des citoyens de Whitehorse.

M. Thomson: Très bien, d'accord. Je ne suis pas tellement en désaccord avec votre position fondamentale à l'exception du fait que je vous dirai que le réseau provincial, et je pense à l'ensemble du Yukon, serait probablement préférable à une usine, propriété de la municipalité, comme vous le mentionnez dans votre présentation.

M. Wybrew: Il faut vous rappeler, monsieur, que si cela était économiquement rentable et représentait une mesure constructive, une usine municipale d'énergie hydro-électrique pourrait établir un tel réseau pour une région qui aurait besoin de cette énergie et cela à l'avantage bien entendu de la municipalité et comme vous le dites, surtout de l'ensemble du territoire sans tenir compte de ce qui peut survenir dans le territoire; lorsque cela se produit, tous les citoyens du Yukon en seront affectés.

[*Texte*]

Mr. Thomson: Yes. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. St. Pierre.

Mr. St. Pierre: I would like to get back to the subject raised by Mr. Buchanan—the Yukon as a rate zone and you said, in effect, strictly within its geographic boundaries. I am speaking about one borderline case on the British Columbia border at the moment. What if the Great Bear project were brought in? We have had evidence that if this market develops in the Mackenzie Valley, it could be built and produce very cheap power. Would it not be to your advantage in the Yukon for this section of the Northwest Territories to be in your zone, thereby making cheap power available within your region?

Mr. Wybrew: You mean if they built a grid into our area to supply a certain area of the Yukon with power.

Mr. St. Pierre: Yes.

Mr. Wybrew: It would be to the benefit of that particular hydro power source and certainly would benefit a certain area within the Yukon boundaries. No, we would not be against such a power source or assistance but there must be specific control on the action of any utility whether it be public or private. At the moment there is nothing.

• 1130

Mr. St. Pierre: But you do not see any advantage to the Yukon zone, assuming such a developement takes place, being extended to include the Great Bear development?

Mr. Wybrew: No, I think we must remain as the Yukon, and the Northwest Territories must remain as the Northwest Territories. I see your point. For example, if it were economically advantageous to build a grid into the particular area that you are talking about now, from our source it would certainly assist them and bring revenues to us. It would assist both. But there must be a rate zone and it must be the Yukon.

Perhaps I cannot speak for the Northwest Territories but then again you look at industrial regions and this is something that has to be watched very closely. You cannot be building grids all over the country.

Mr. St. Pierre: Of course, your Great Bear grid might come in as far as Whitehorse. You might have a solid grid system there and extending north also. We cannot foresee these things.

Mr. Wybrew: I agree with you. But that also should be under a public utilities commission.

Mr. St. Pierre: I am coming to that later. I am really dealing at present with your insistence on the lines drawn on the map which mean your boundaries and none other. The lines drawn on the map are not necessarily good economic boundaries; sometimes they are and sometimes they are not.

[*Interprétation*]

M. Thomson: Oui. Merci monsieur le président.

Le président: Monsieur St. Pierre.

M. St. Pierre: J'aimerais revenir à la question soulevée par M. Buchanan, c'est-à-dire le Yukon en tant que zone tarifaire, et comme vous l'avez dit, strictement dans ses limites géographiques. J'ai à l'esprit présentement un cas limite portant sur les frontières de la Colombie-Britannique. Qu'arriverait-il si l'on y incluait le projet de *Great Bear*? Nous avons eu certaines preuves à l'effet que si ce marché se développait dans la Vallée du Mackenzie, on pourrait construire l'usine et produire de l'énergie à très bon marché. Ne serait-il pas à votre avantage, dans le Yukon, pour cette section des Territoires du Nord-Ouest d'être dans votre zone tarifaire, rendant ainsi disponibles pour votre région, des ressources énergétiques peu dispendieuses?

M. Wybrew: Vous voulez dire s'ils construisaient un réseau dans notre territoire pour fournir de l'énergie à certaines zones du Yukon?

M. St. Pierre: Oui.

M. Wybrew: Cela serait à l'avantage de cette usine hydro-électrique en particulier et certainement à l'avantage d'une certaine région à l'intérieur des limites du Yukon. Nous ne nous opposerions pas à une telle source d'énergie ou à une telle aide, mais il doit y avoir un contrôle précis sur l'exploitation de tout service d'utilité publique qu'il soit propriété publique ou privée. Présentement, il n'y a aucun contrôle.

M. St. Pierre: Mais voyez-vous un avantage quelconque à ce qu'on élargisse la zone du Yukon pour qu'elle englobe le projet de développement du «Great Bear», en supposant qu'un tel projet se concrétise?

M. Wybrew: Non, notre zone ne doit comprendre que le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest qui doivent demeurer ce qu'ils sont. Je vois où vous voulez en venir. Par exemple, s'il était rentable de bâtir un réseau électrique dans cette zone particulière à laquelle nous faisons allusion à partir de notre source, cela leur rendrait service tout en nous apportant des revenus. Les deux territoires profiteraient donc de cette entreprise. Cependant, il doit y avoir une zone tarifaire et cette zone doit être le Yukon.

Il se peut que je ne puisse me prononcer au nom des Territoires du Nord-Ouest, mais dans l'ensemble, les régions industrielles doivent être surveillées de très près. Il n'est pas possible de bâtir des réseaux électriques dans tout le pays.

M. St-Pierre: Naturellement, le réseau «Great Bear» pourrait s'étendre aussi loin que Whitehorse. Vous pourriez alors avoir un solide réseau s'étendant vers le nord aussi. Malheureusement, nous ne pouvons pas prévoir de tels inconnus.

M. Wybrew: J'en conviens avec vous. Mais cela devrait relever d'une commission de services d'utilité publique.

M. St. Pierre: Je reviendrai sur cette question un peu plus tard. Je parle présentement de l'accent que vous mettez sur la topographie représentant vos frontières et nulles autres. Sachez que cette topographie n'indique pas nécessairement des frontières économiquement rentables; dans certains cas elles le sont et dans d'autres elles ne le sont pas.

[*Text*]

Mr. Wybrew: I am not arguing with the importation or exportation. I do not argue this point with you. I agree that there are advantages to it. But we must have this rate zone and we are so concerned about the activities here that we are prepared and will take over from the federal government, if you will, the operation of N.C.P.C. installation in Whitehorse.

Mr. St. Pierre: On a public utilities commission which you would like to see set up, what would be its terms of reference as you envisage it?

Mr. Wybrew: That is a very good question and one that I cannot answer in detail for you without considerable research. Certainly they would have the power of establishing the proper returns for the protection of the consumer.

Mr. St. Pierre: Would there be anything in the system which you envisage which would prevent a public utilities commission from setting a rate below the economic rate? In short, would the N.C.P.C. and the Yukon Electric also perhaps have to operate at a loss? In the case of Yukon Electric it would go broke since it is a private organization. In the case of N.C.P.C., any losses would presumably have to be made up from general revenue.

Mr. Wybrew: In this respect I think we can go into a lot of discussion on the rates that Yukon Electric receive and what they charge for their distribution system.

The other points you raised about NCPC–I know what you are getting at here. You are talking about . . .

Mr. St. Pierre: Perhaps we could leave Yukon Electric out of it for the moment and consider the aspect of a public utilities commission setting NCPC rates. What if they chose to set below the level needed to repay NCPC capital costs and operating costs?

Mr. Wybrew: In answer to the other gentleman's question, this is why we require the rate zone, to equalize. Take Anvil, for instance. I do not know what they have there–a 20-year contract with about $900,000 a year I believe coming in. You say that the commission might tell them they have to convert the moneys that have been derived from the Whitehorse operation to amortize this grid that was built for Anvil. You are saying in effect then that the Whitehorse people should subsidize Anvil.

Mr. St. Pierre: No, no. I am asking a much simpler question. What is to prevent your public utilities commission from setting rates which are uneconomically low from the point of view of the owner-operator which is NCPC?

Mr. Wybrew: I do not think they would do this, do you?

Mr. St. Pierre: Well, it is a good question.

Mr. Wybrew: I cannot see that, I just cannot see that.

[*Interpretation*]

M. Wybrew: Je ne parle ni d'importation ni d'exportation. Je ne discute pas de cette question avec vous. Je suis d'accord que cela représente des avantages. J'insiste cependant pour que soit créée une zone tarifaire ici même et nos activités nous préoccupent à un tel point que nous sommes prêts à arracher au gouvernement fédéral l'exploitation de l'installation de la Commission d'énergie du Nord canadien à Whitehorse.

M. St. Pierre: Quel est le mandat que vous envisagez pour une commission de services d'utilité publique?

M. Wybrew: Voilà bien une question excellente à laquelle je ne saurais répondre sans avoir fait des recherches très poussées. Cette commission aura sûrement le pouvoir d'établir des revenus raisonnables assurant ainsi la protection du consommateur.

M. St. Pierre: Envisagez-vous un élément quelconque dans le système qui puisse empêcher une commission de services d'utilité publique d'établir un taux inférieur au niveau considéré comme rentable? Bref, la Commission de l'énergie du Nord Canadien et la *Yukon Electric* devraient-elles fonctionner à perte? Dans le cas de la *Yukon Electric* elle ferait faillite puisqu'il s'agit d'une société privée. Dans le cas de la Commission de l'énergie du Nord Canadien, les pertes devraient être récupérées à même le revenu général.

M. Wybrew: A ce sujet, nous pourrions avoir un débat soutenu concernant les taux que reçoit la *Yukon Electric* et le prix que cette société exige pour son système de distribution.

Vous avez souligné d'autres questions concernant la Commission d'énergie du Nord Canadien. Vous parliez . . .

M. St. Pierre: Nous pourrions peut-être laisser de côté la *Yukon Electric* un peu en dehors de cette question et envisager comment la commission des services d'utilité publique peut établir les taux de la CENC. Que se passerait-il si la commission choisissait de les établir à un niveau inférieur qui ne suffirait pas à rembourser les dépenses d'investissement et de fonctionnement de la CENC.

M. Wybrew: Pour répondre à la question de notre collègue, je dirai que c'est la raison pour laquelle nous exigeons la création d'une zone tarifaire pour établir une péréquation. Prenons le cas d'Anvil par exemple. Ils ont peut-être conclu un contrat de 20 ans autour de $900,000 par année. La commission pourrait alors convertir cette somme qu'elle a reçue des travaux de Whitehorse dans le but d'amortir le réseau qui a été bâti pour Anvil. En d'autres termes, vous dites que la population de Whitehorse doit subventionner Anvil.

M. St. Pierre: Non non. Je vous pose une question beaucoup plus simple. Qui peut empêcher la commission des services d'utilité publique d'établir des taux qui ne sont pas économiquement rentables du point de vue du propriétaire et du gestionnaire qui est nul autre que la Commission d'énergie du Nord Canadien?

M. Wybrew: Je ne crois pas qu'ils agiraient de la sorte; croyez-vous?

M. St. Pierre: Il s'agit d'une question excellente.

M. Wybrew: A mon avis, c'est une hypothèse absolument invraisemblable.

[*Texte*]

Mr. St. Pierre: Would it not be a very easy way to raid the federal treasury?

• 1135

Mr. Wybrew: We have no desire to raid the federal treasury. We are prepared, as I said, to take the NCPC.

Mr. St. Pierre: Would this not be a very easy manner in which to accomplish this by having a public utilities commission which states that for the good of the Northwest Territories, the good of the Yukon and the good of the MacKenzie Valley, rates shall be set at such and such a level for purposes of development whether or not this pays NCPC capital and operating costs?

Mr. Wybrew: I think the Public Utilities Commission's responsibility would be to produce a rate that would make the operation feasible for the development of industry and exploration programs, and the development of industries in both areas.

Mr. St. Pierre: Would you also agree that it would have to be a rate which would repay the cost of the system? In other words, not to make a profit for NCPC but have NCPC pay its own way and probably have a contingency . . .

Mr. Wybrew: Yes, I would have to agree with you on that.

Mr. St. Pierre: Would you suggest that legislation for a Public Utilities Board should be written to require that any decisions they make must provide that NCPC remains viable economically, does not require subsidy and has a sufficent contigency fund provision?

Mr. Wybrew: This is the point I raised. Here we have one with losses totalling $201,000 between 1967 and 1969 and a profit of only $3,800 in the year ending March 31, 1970, and they are given a rate reduction in the area. We say we are not against the rate reduction, but we use this as an example why you need a public utilities commission, the very point you raised.

Mr. St. Pierre: That is adjustment within the system, I am speaking of the system as a whole, the NCPC operation in both territories for that matter. I just wonder how much power you can give to the public utilities commission which you are urging?

Mr. Wybrew: I think the public utilities commission should have sufficient power to see that it is a proper operation as you point out, and it must pay for itself but not at the expense of the consumer as we witness here.

Mr. St. Pierre: Then, you would agree that such a public utilities commission should be required to take into account for the whole operation throughout the North, the whole NCPC, that it must be a viable economic unit and that the public utilities commission would devote itself solely to the arrangement of rates within a zone or within the entire North . . .

[*Interprétation*]

M. St. Pierre: Ne serait-il pas éminemment facile de faire une razzia dans les deniers publics?

M. Wybrew: Nous n'avons aucunement l'intention de faire une razzia dans le Trésor fédéral. Tout ce que nous voulons, c'est la Commission d'énergie du Nord canadien.

M. St. Pierre: Ne serait-il pas facile d'accomplir cette phase de la façon suivante: une commission des utilités publiques affirmerait pour le plus grand bien des habitants du Nord-Ouest, de ceux du Yukon ainsi que de ceux de la vallée Mackenzie, et, on établirait des taux fixés à ceux de l'exploitation de ces territoires qui ne couvrirait pas nécessairement les dépenses de fonctionnement et d'investissement de la Commission d'énergie du Nord canadien?

M. Wybrew: Le rôle de la Commission serait d'établir un taux qui favoriserait le développement de l'industrie et les programmes d'exploration ainsi que l'exploitation industrielle dans les deux régions.

M. St. Pierrre: Ne faudrait-il pas que ce taux vise à rembourser le coût du système? En d'autres termes, il ne s'agit pas de faire un profit mais que la Commission d'énergie du Nord canadien devienne autosuffisante pour pouvoir même se payer ce luxe de certains frais imprévus.

M. Wybrew: Oui, je suis entièrement d'accord avec vous à ce sujet.

M. St. Pierre: Proposez-vous qu'il faudrait rédiger une loi portant que toutes décisions prises par le Conseil d'utilités publiques assurent la rentabilité économique de la Commission d'énergie du Nord canadien, de sorte que celle-ci n'ait pas besoin de subventions puisqu'elle sera prête à faire face à toutes espèces de frais imprévus?

M. Wybrew: Je m'amène à soulever cette question. En effet, je vous ai fait part d'une perte qui s'élève à $201,000 en 1968-1969 et à profit de $3,800,000 pour l'année se terminant le 31 mars 1970. Cette zone profite donc d'un taux d'impôt d'une réduction de taux. Nous ne nous opposons pas à cette réduction et nous nous sommes servis de cet exemple pour vous prouver la nécessité d'une Commission des services d'utilités publiques que vous-mêmes vous reconnaissez.

M. St. Pierre: Vous parlez d'un rajustement au sein du service actuel, mais moi je fais allusion à l'ensemble du système au travail complet de la Commission d'énergie du Nord canadien dans les deux territoires. Dans quelle mesure pouvez-vous accorder des pouvoirs à cette Commission qui vous semble impérieuse?

M. Wybrew: Je pense qu'il faudrait lui accorder suffisamment de pouvoirs pour qu'elle puisse accomplir son travail de façon rentable. Il faudrait que la Commission devienne autonome mais non pas au détriment du consommateur comme cela se passe actuellement.

M. St. Pierre: Vous dites donc que la Commission des services d'utilités publiques devrait tenir compte de l'ensemble de l'opération dans tout le Nord sans oublier tous les travaux effectués par la Commission d'énergie du Nord canadien. Ce doit être une unité économiquement rentable et la Commission d'utilités publiques devra consacrer ses efforts uniquement à l'établissement de taux à l'intérieur de la zone ou à l'intérieur de l'ensemble du grand Nord . . .

[*Text*]

Mr. Wybrew: Yes.

Mr. St. Pierre: . . . divided into its various zones?

Mr. Wybrew: Yes, the Northwest Territories already have legislation for public utilities commission, not the Yukon. I think it should be the two.

Mr. St. Pierre: I have one more question, your suggested purchase of the NCPC plant at Whitehorse by the municipality. What would you expect to pay for that? Where do you expect to raise the money?

Mr. Wybrew: We can raise the money. We endeavoured to borrow money from the territorial gouvernment–but in effect it is the federal government who controls the territorial administration–for upgrading our water systems. The money was not available. We said, "All right, we will go to the private sector. We have to. This must be done, it is an emergency". The federal government said, "We do not want you to do that; we will give you the money." Do not worry, the money is there. If they are not prepared to do it in this instance we can still go to the private sector and raise this money.

Mr. St. Pierre: How much would this cost you probably? I imagine you know how much capital is in that plant?

Mr. Wybrew: I cannot give you an exact figure on this, I am sorry sir, I just cannot.

Mr. St. Pierre: In round figures.

Mr. Wybrew: I do not know, it might be between $6 and $10 million.

Mr. St. Pierre: That does not look like a too large a load for you to undertake as a municipality at the present interest rates if you have to go into the open market.

Mr. Wybrew: No, I do not think so.

• 1140

Mr. St. Pierre: Would it be your purpose to operate that at cost or would you want to make a profit for the municipality to pay for other services from your sales of electrical power?

Mr. Wybrew: I think it should be operated at cost with a grant in lieu of taxes to the citizens of Whitehorse, who are maintaining this particular installation, but not a profit as such, as you see it.

Mr. St. Pierre: You do not look on it as a means of adding to municipal revenue? For instance, New Westminster in British Columbia for many years–I think it has ceased now, I am not sure–bought B.C. electric power wholesale. They retailed it to the people of New Westminster with the intention of making a profit. They reduced their tax rate and charged more for the electricity.

Mr. Wybrew: Our prime purpose would be to reduce the cost of living for the people in the North, period.

Mr. St. Pierre: Eventually you would think it desirable to take over the Yukon electric distribution system, as I understood. I have more questions, Mr. Chairman, but I will not take any more time.

[*Interpretation*]

M. Wybrew: Oui.

M. St. Pierre: . . . répartis entre les diverses zones?

M. Wybrew: Oui, les territoires du Nord-Ouest ont déjà une loi concernant la Commission des services d'utilités publiques mais pas le Yukon. A mon avis, il faudrait tenir compte des deux zones.

M. St. Pierre: Vous avez proposé l'achat de l'usine de la CENC à Whitehorse par la municipalité de cette ville. Combien cela vous coûtera-t-il? Où croyez-vous réunir les fonds?

M. Wybrew: Nous pouvons le faire, il n'y a pas de problème. Nous entendons emprunter ces sommes des gouvernements territoriaux mais en fait il s'agit du gouvernement fédéral et de la mainmise sur la gestion territoriale et qui vise à améliorer nos systèmes hydroélectriques. L'argent n'était pas disponible. Nous avons donc menacé le gouvernement de nous adresser aux secteurs privés puisqu'il s'agissait d'une situation d'urgence. Le gouvernement a déclaré qu'il s'y opposait formellement et il nous a donné l'argent. Comme chacun sait, si l'État refuse de nous aider dans une entreprise aussi urgente, nous pouvons toujours nous adresser aux secteurs privés et réunir les sommes nécessaires.

M. St. Pierre: Combien cela vous en coûtera-t-il approximativement? Vous connaissez le capital de cette usine?

M. Wybrew: Je regrette, mais je ne puis pas vous donner de chiffres exacts.

M. St. Pierre: Donnez-moi des chiffres ronds.

M. Wybrew: Ces chiffres peuvent osciller entre 6 ou 10 millions de dollars.

M. St. Pierre: Cela ne vous semble-t-il pas un emprunt beaucoup trop important pour une municipalité si l'on songe au présent taux d'intérêt régnant sur le marché ouvert?

M. Wybrew: Non, je ne le crois pas.

M. St. Pierre: Grâce à ces ventes d'énergie électrique, voulez-vous rentrer dans vos dépenses ou souhaitez-vous que la municipalité fasse des profits qui lui permettent de payer pour d'autres services?

M. Wybrew: Non, la municipalité doit pouvoir recouvrer ses dépenses et recevoir des subventions au lieu d'imposer des taxes aux citoyens de Whitehorse qui soutiennent cette installation précise, mais nous n'avons pas l'intention d'en retirer des profits.

M. St. Pierre: Vous n'envisagez pas cela comme un moyen d'ajouter au revenu municipal? Pendant plusieurs années, New Westminster de la Colombie-Britannique a acheté de l'électricité au prix du gros. On a peut-être cessé cette façon de procéder mais ils la revendaient aux habitants de New Westminster dans le but de faire des profits très nets. Ils réduisaient donc leur taux d'impôt et demandaient plus cher pour le prix de l'électricité.

M. Wybrew: Notre premier but serait de réduire la coût de la vie de la population du Nord, un point c'est tout.

Mr. St. Pierre: Éventuellement, vous souhaiteriez prendre possession du système de distribution de l'électricité du Yukon. J'aurais d'autres questions, monsieur le président, mais je n'abuserai plus de votre temps.

[*Texte*]

The Chairman: Mr. Yewchuk.

Mr. Yewchuk: I wonder whether you can indicate what sort of rate reduction would be justified from the point of view of the city of Whitehorse at the present time? You indicated there were certain profits over the past three or four years. Could you give us some idea about what sort of reduction you think would be justifiable?

Mr. Wybrew: Again you are asking questions that I cannot immediately answer. This, again, is the reason we say there must be a public utilities commission, there must be continuation of financial statements and it is this source that would establish the rates. I point out to you that they took in between March 31, 1967 to 1970 inclusive, a total of $1,127,178 for the Whitehorse plant, without a rate reduction; but they lost $201,000 between 1967 and 1969 in Mayo and only made a $3,800 profit in 1970 and offered a rate reduction in that area.

This is why you need a public utilities commission and this is why this bill must be more specific to control such things. As I pointed out you may not be here two, three or four years from now. These gentlemen may not be here but there could be somebody in that group who has a certain whim and will take this money and put it elsewhere at the expense of those who are paying the shot now. Again I must insist in repeating the high cost of living on the people that are there now, at their expense. This is why the bill must be specific. It cannot be thrown and hidden into a pot; it just cannot.

Mr. Yewchuk: You indicated that you have a preference for the Yukon being declared a zone.

Mr. Wybrew: Right.

Mr. Yewchuk: Can you indicate how this would affect the rates at Whitehorse? What is the thinking on the rates across the Yukon? What is it that frightens you about going beyond the boundaries, which towns would represent a drain on the Yukon's profits so far as you can see?

Mr. Wybrew: I am not afraid of going beyond the boundaries with a grid to help another industrial development. I missed one point in your question, I guess. First of all, we are not afraid, let me get that right. We are not against the rates being equalized throughout the area. We are afraid that with this bill there is the opportunity for the money made by these profitable operations, the moneys that are made from the people in the area, to be used in our area entirely at their expense. This is what we are against.

• 1145

Mr. Yewchuk: But there are certain limitations because of distances. You do not really have a grid that goes too far out in the Yukon. This is what I am getting at. Is there really a threat that this will happen?

Mr. Wybrew: No, but there is a threat that it could happen at the expense of the ratepayer at that particular power source.

[*Interprétation*]

Le président: Monsieur Yewchuk.

M. Yewchuk: Pouvez-vous nous expliquer ce que vous entendez par réduction de taux raisonnables dans le contexte de la ville de Whitehorse à l'heure actuelle? Vous avez parlé de certains profits au cours des trois ou quatre dernières années. D'après vous, que pourrions-nous prévoir comme réduction raisonnable?

M. Wybrew: Une fois de plus, vous me posez des questions qu'il m'est impossible de vous répondre de but en blanc. C'est encore la raison pour laquelle il nous faut créer une commission des services d'utilité publique car il présente régulièrement des états financiers qui nous permettent d'établir des taux. Entre le 31 mars 1967 jusqu'en 1970 inclusivement, les recettes de l'usine de Whitehorse se chiffraient à $1,127,178. sans qu'il y ait une réduction de taux mais il y a eu aussi une perte de $201,000. entre 1967 et 1969 à Mayo et un profit de $3,800. en 1970. Pourtant, on a réduit le taux dans ces deux zones.

Voilà la raison pour laquelle nous avons besoin d'une commission des services d'utilité publique et c'est pourquoi ce projet de loi doit être plus précis en ce qui concerne le contrôle financier de ces entreprises. Je le répète, vous ne serez peut-être plus parmi nous d'ici deux, trois ou quatre années. Il y aura peut-être un exploiteur dont la fantaisie lui inspirera de se servir de ces argents et de l'affecter à d'autres fins au détriment de ceux qui paient à l'heure actuelle. Ce sont les gens des habitants de ces zones qui assument ce coût élevé de la vie et qui doivent assurer ces services. Voilà pourquoi le projet de loi doit être précis; il ne peut pas se perdre dans des généralités en aucune façon.

M. Yewchuk: Je sais que vous tenez à ce que le Yukon soit déclaré une zone.

M. Wybrew: C'est exact.

M. Yewchuk: Comment cela influerait-il sur les taux de Whitehorse? Que pensez-vous des taux d'ensemble du Yukon? Que craignez-vous en dépassant les frontières? Quelles sont les villes qui appauvriraient le Yukon d'après vous?

M. Wybrew: Je ne crains pas de m'étendre au-delà des frontières si un réseau peut aider d'autres exploitations industrielles. J'ai l'impression que je n'ai pas saisi un point de votre question. En premier lieu, nous ne craignons rien. Il faut que cela soit très clair dans votre esprit. Nous ne nous opposons pas à la péréquation des taux dans toute cette zone. Cependant, nous craignons que le projet de loi sous sa forme actuelle soit un moyen d'utiliser les profits réalisés grâce à des opérations rentables dans une région au détriment de la population de cette zone. Ce sont eux après tout qui versent les fonds et c'est à cette situation que nous nous en prenons.

M. Yewchuk: Les distances imposent certaines limites. Il n'existe pas de réseau électrique qui aille très loin dans le Yukon. Voilà bien ou je veux en venir. Y a-t-il vraiment un risque à ce que cela se produise?

M. Wybrew: Non, mais il y a une menace que ce réseau soit étendu au détriment de ceux qui sont soumis à ce taux pour recevoir de l'énergie électrique à partir de cette source précise.

[*Text*]

Mr. Yewchuk: To get back to a question that you said you missed, I was trying to determine whether you had calculated the effect on the rates in Whitehorse, for example, of equalizing the rates throughout the Yukon?

Mr. Wybrew: I would first suggest that the profits received should go to the people who provided the moneys in the first place by consuming the utility. Second, it should certainly be used as well to the borders of the Yukon as a whole, period. As I mentioned before, we are looking forward to the day when we become a province and are treated the same as the rest of the people of Canada. As a province, of course, this gentleman raised the point that if it were provincially or territorially-owned there would be no hesitation about providing a power source in the form of a grid to an area outside its borders.

Mr. Yewchuk: Can you see that this bill–or a zone, for example, other than in the Yukon–would in some way affect the attainment of provincial status of the Yukon?

Mr. Wybrew: Affect . . . ?

Mr. Yewchuk: In some way affect the attainment of establishing a provincial status.

Mr. Wybrew: No. I do not know if it would assist us in obtaining provincial status. I do not think so. I just mention that it is hopefully our aim to become the eleventh province.

Mr. Yewchuk: I certainly agree with that aim too. I am still not clear in my mind exactly what harm it could do the Yukon, for example, to supply power to parts outside the Yukon.

Mr. Wybrew: I am not against supplying the power.

Mr. Yewchuk: Can you tell us what you are against?

Mr. Wybrew: We say that the bill must specify the Yukon as a rate zone and the profits from that rate zone should be for the benefit of the people within that rate zone. This bill does not say that this will be done, although it does not say it will not be done.

Mr. Yewchuk: Yes.

Mr. Wybrew: But it does not say that it will be done, and I sincerely believe that it should set out these limitations because, as I said before, all the gentlemen who are here now may not be here four years from now, or five or six years, whatever the case may be. This protection must be provided for the future.

Mr. Yewchuk: You made some comments about Whitehorse taking over the power production and distribution plant at Whitehorse.

Mr. Wybrew: No, I think you are perhaps confused. The NCPC does not have a distribution system for that area. This is Yukon Electrical Company. NCPC is the supplier.

Mr. Yewchuk: I realize that, Mr. Mayor, but I wondered what you had in mind.

[*Interpretation*]

M. Yewchuk: Pour en revenir à une question que vous n'aviez pas très bien saisie, je voulais savoir si vous aviez évalué les répercussions sur les taux perçus à Whitehorse à cause de la péréquation des taux dans tout le Yukon?

M. Wybrew: Tout d'abord, je pense que les profits perçus doivent être versés à la population qui a fourni ces argents en se faisant d'abord les consommateurs de ce service. Deuxièmement, il faudrait que le Yukon tout entier puisse profiter de ces services et je dis bien jusqu'aux frontières. Comme je l'ai déjà dit, nous souhaitons qu'un jour nous deviendrons une province en jouissant des mêmes prérogatives que tous les autres citoyens du Canada. En tant que province, ce collègue disait que si la province ou le territoire était propriétaire du réseau, personne n'hésiterait à fournir de l'énergie électrique sous forme de réseau à une zone au delà de ses frontières.

M. Yewchuk: L'établissement d'une zone tarifaire dans ce projet de loi empêcherait-il le Yukon d'obtenir le statut provincial?

M. Wybrew: Que dites-vous?

M. Yewchuk: Cette zone influerait-elle de quelque façon sur l'établissement du statut provincial?

M. Wybrew: Non. Je ne sais pas si cela nous aiderait à l'obtenir. Je ne le crois pas. Je dis simplement que nous souhaitons de tout cœur devenir la onzième province du Canada.

M. Yewchuk: Ce but est fort louable. Malheureusement, je ne vois pas vraiment comment le Yukon s'en porterait plus mal si nous fournissions l'électricité dans des endroits à l'extérieur du Yukon?

M. Wybrew: Je ne m'oppose pas au faut que nous fournissions de l'électricité.

M. Yewchuk: Pourriez-vous nous dire au fait ce à quoi vous vous opposez?

M. Wybrew: Nous disons que ce projet de loi doit préciser clairement que le Yukon est une zone tarifaire et que les profits résultant de cette zone doivent retourner à la population située au sein de cette zone. Ce projet de loi n'en dit rien. Il ne fait aucune déclaration en ce sens et ne s'y oppose pas non plus.

M. Yewchuk: Oui.

M. Wybrew: Ce projet de loi ne déclare pas que le Yukon doit être une zone tarifaire et je crois sincèrement qu'on doit établir ces restrictions puisque comme chacun sait, vous ne serez peut-être pas ici d'ici quatre ans, messieurs, et cette protection doit figurer dans le bill.

M. Yewchuk: Vous avez eu quelques propos à l'effet que Whitehorse s'emparerait de l'usine de production et de distribution de l'électricité à Whitehorse.

M. Wybrew: Non, et à mon avis, vous vous trompez. La Commission de l'Énergie du Nord Canadien n'a pas de système de distribution dans cette zone. Il s'agit plutôt de la *Yukon Electrical Company.* La Commission de l'Énergie du Nord Canadien en est simplement le fournisseur.

M. Yewchuk: J'en suis pleinement conscient, monsieur le Maire, mais je me demandais ce que vous vouliez dire.

[*Texte*]

Mr. Wybrew: Had in mind?

Mr. Yewchuk: Yes.

Mr. Wybrew: Taking it over?

Mr. Yewchuk: Yes.

Mr. Wybrew: To operate it as a municipally-owned and controlled hydro power service.

Mr. Yewchuk: Were you thinking of purchasing the NCPC installation as well as that which is now owned by private enterprise?

Mr. Wybrew: There would be two different deals. Right? One is government-controlled and the other is privately-controlled. We would first have to use their distribution system which, incidently, runs out to Venus Mines and the Bennett Lake area. The NCPC has one that runs to Faro. But we would have to use their distribution systems to start with as a first step. The second step, again, would be expansion of the municipal ownership.

Mr. Yewchuk: If Whitehorse bought this system, for example, do you have in mind that you would still carry out this kind of equalization rates, at least in the areas that are supplied by this system? What is your thinking along those lines?

• 1150

Mr. Wybrew: To reduce the rates to where it is sustained in itself, period, and not making a profit.

Mr. Yewchuk: The Prime Minister has indicated that the North should be to the benefit of all Canadians. I do not necessarily disagree with that if taken in its broadest sense. Does that not imply that all Canadians should invest in the development of it? I am thinking particularly from the point of view of powers. As you know, the NCPC Act says that this thing has to be economically viable, has to pay its own way.

If we are going to gain benefits from developments in the North in general, which will be distributed to the rest of Canada, it would seem reasonable that the rest of Canada should invest in some of the preliminary things like power development, and so on.

Mr. Wybrew: The rest of Canada should invest in it?

Mr. Yewchuk: Yes.

Mr. Wybrew: I see. I agree with you that the people in the Whitehorse area should not have to subsidize the industrial development of some areas, say, like Frobisher Bay or Tuktoyaktuk, or whatever you wish to choose. This should be done by the rest of Canada. I agree with you.

Mr. Yewchuk: That is fine. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Buchanan.

Mr. Buchanan: Mr. Chairman and Mr. Mayor, I have two or three points that I want to follow up on. Mr. St. Pierre touched on one of

[*Interprétation*]

M. Wybrew: Ce que je voulais dire?

M. Yewchuk: Oui.

M. Wybrew: D'en prendre possession?

M. Yewchuk: Oui.

M. Wybrew: Il s'agirait de faire fonctionner ce réseau en tant que service hydroélectrique sous le contrôle de la municipalité qui en est le propriétaire.

M. Yewchuk: Songiez-vous à acheter à la fois l'installation de la Commission de l'Énergie du Nord Canadien et celle qui appartient au secteur privé?

M. Wybrew: Il s'agit de deux affaires fort différentes. Vous comprenez? Une tombe sous la coupe du gouvernement et l'autre est gérée par le secteur privé. Nous voulons d'abord utiliser leur système de distribution qui s'étend aux mines de Vénus et à la zone de Bennett Lake. La Commission de l'Énergie du Nord Canadien a un système qui s'étend à Faro. Il nous faudrait toutefois nous servir de leur système de distribution au départ. En second lieu, nous songerions à étendre la propriété municipale.

M. Yewchuk: Si Whitehorse achetait ce réseau, procéderiez-vous toujours à la péréquation des taux au moins dans les zones desservies par ce système? Qu'en pensez-vous?

M. Wybrew: De réduire les taux là où les frais sont couverts, un point c'est tout et de ne faire aucun profit.

M. Yewchuk: Le premier Ministre a déclaré que le Nord canadien devrait profiter à tous les Canadiens. Je ne suis pas nécessairement en désaccord avec cette déclaration si elle est prise dans son sens le plus large. Une telle déclaration n'implique-t-elle pas que tous les Canadiens devraient investir dans le développement du Nord? J'envisage cette situation surtout du point de vue des ressources. Comme vous le savez, la Loi sur la CENC prévoit que cette commission doit être économiquement rentable, qu'elle doit pouvoir défrayer ces propres dépenses.

Si nous allons retirer des bénéfices des développements effectués dans le Nord en général, lesquels avantages seront distribués dans l'ensemble du Canada, il me semble logique que le reste du Canada investisse de quelque manière dans les démarches préliminaires comme par exemple, le développement des ressources ainsi de suite.

M. Wybrew: Le reste du Canada devrait investir dans ce projet?

M. Yewchuk: Oui.

M. Wybrew: Je vois. Je suis d'accord avec vous que les citoyens de la région de Whitehorse ne peuvent pas avoir à subventionner le développement industriel dans certaines régions, par exemple, à Frobisher Bay ou Tuktoyaktuk, ou dans quelqu'autre région que vous voulez choisir. Cela devrait être fait par le reste du Canada. Je suis d'accord avec vous.

M. Yewchuk: C'est très bien, monsieur le président, merci.

Le président: Monsieur Buchanan.

M. Buchanan: Monsieur le président et monsieur le maire, j'ai deux ou trois points sur lesquels je voudrais m'étendre. Monsieur

[*Text*]

them, the question of the capital value. I was just checking, and it is my understanding that the capital value of the equipment is roughly $20 million for the hydro installation at Whitehorse.

Mr. Nielsen: That includes the transmission lines.

Mr. Buchanan: That is correct.

Mr. Nielsen: And the diesel contract.

Mr. Buchanan: Right. When looking at the cost and what sort of profits it generated, I think there would be for the last three or four years something like $1.1 million or something, or surplus it generated. A point that we have not laid emphasis on is that apparently last year there was a principal and interest deferral on the last expansion of the plant and that will be coming in this year and will have to be paid. It is my understanding that it is somewhere in the vicinity of $900,000.

The figure for last year which looked like a pretty substantial surplus, really was primarily generated because there was this one-year deferral on the principal and interest payment. It is my understanding that the projection this year is for a surplus of roughly $4,000 on the operation at Whitehorse. It is possibly much more marginal than the operation last year because this principal and interest payment was not paid during that one-year deferral period.

It is my understanding that your Council in Whitehorse passed a resolution—I guess it was on February 2—and I just wanted to confirm if my understanding was correct. The resolution was: that council make a written submission to the Standing Committee on Indian Affairs and Northern Development to the effect that council is in favour of the equalization of power rates within the Yukon region and in such peripheral development as may benefit the Yukon.

Mr. Wybrew: . . . peripheral development? I just phoned to double check this.

This is the resolution:

> . . that council protest the action of this federal government to pass legislation whereby the profitable operations in the Yukon would subsidize the non-profitable operations outside of the Yukon.

That is the resolution.

Mr. Buchanan: So the Telex I got was incorrect in that it did not deal with peripheral?

Mr. Wybrew: I double checked. I heard some rumours to this effect so I phoned the City Manager long distance and had him repeat the resolution over the phone. This is it, you just heard it.

Mr. Nielsen: And where is the message from?

Mr. Buchanan: Whitehorse.

Mr. Nielsen: From whom?

[*Interpretation*]

St-Pierre en a mentionné un, la question de la valeur des investissements. J'ai vérifié et je crois comprendre que la valeur de l'investissement de l'équipement est d'environ 20 millions de dollars pour l'installation hydroélectrique à Whitehorse.

M. Nielsen: Cela comprend les lignes de transmission.

M. Buchanan: C'est exact.

M. Nielsen: Et le contrat touchant le diesel.

M. Buchanan: D'accord. Tenant compte du coût et du genre de profit qui en découle, je crois qu'il aurait dû y avoir au cours des trois ou quatre dernières années, quelque chose comme 1.1 millions de dollars ou environ de surplus. Une chose dont on n'a pas suffisamment fait mention c'est que selon toute apparence, l'an dernier, il y a eu un report dans le versement du capital et des intérêts touchant la dernière expansion de l'usine et que ce paiement était bien échu au cours de cette année et devrait être payé. J'ai cru comprendre qu'il s'agissait d'une somme d'environ 900 mille dollars.

Donc, les données de l'an dernier qui semble présenter un surplus assez intéressant, est en réalité le résultat de ce report d'une année du paiement sur le capital et les intérêts. D'après les données que je possède, il semble que l'estimation cette année porte sur un surplus de 4,000 dollars pour l'exploitation de l'usine de Whitehorse. C'est probablement beaucoup plus minime encore que l'opération de l'an dernier car ce paiement sur le capital et les intérêts n'avait pas été versés au cours de cette année où ce paiement a été reporté.

Je crois que le conseil municipal de Whitehorse a adopté une résolution, je crois que c'était le 2 février et je voudrais simplement vérifier si mes renseignements sont exacts. La résolution était la suivante:

> Que le Conseil présente par écrit au Comité permanent des Affaires indiennes et du développement du Nord canadien une déclaration selon laquelle le Conseil est en faveur de la prérequation des taux de l'énergie à l'intérieur de la région du Yukon et dans de telles zones périphériques qui présentent des avantages pour le Yukon.

M. Wybrew: Zones périphériques? Je viens de faire un appel téléphonique pour vérifier cela. Voici le texte de la résolution:

> Que le Conseil proteste contre l'action de gouvernement fédéral qui peut adopter la loi selon laquelle les exploitations rentables du Yukon subventionneront des exploitations non rentables à l'extérieur du Yukon.

C'est là le texte de la résolution.

M. Buchanan: Donc, le télex que j'ai reçu était inexact. Dans cela il n'y a rien qui parle de la périphérie?

M. Wybrew: J'ai vérifié deux fois. J'ai entendu certaines rumeurs à cet effet et j'ai donc rejoint par interurbain le gérant municipal et lui fait répété cette résolution au cours de la conversation téléphonique. C'est bien ce texte que vous venez d'entendre.

M. Nielsen: Et d'où venait le message?

M. Buchanan: De Whitehorse.

M. Nielsen: Mais de qui?

[*Texte*]

Mr. Buchanan: It does not state that on it.

Mr. Nielsen: NCPC?

Mr. Buchanan: I do not know what the . . .

An hon. Member: It is from our man in Whitehorse.

Mr. Nielsen: Mr. Mooney?

Mr. Yewchuk: It is from their man in Whitehorse, from our man in Moscow.

Mr. Wybrew: Are you sure? I do not want you to repeat it again, I was just reading mine while you stated this. Is it possible that this came from another source, another group?

Mr. Buchanan: You mean from another city, from another town?

Mr. Wybrew: No, no, some specific group.

Mr. Buchanan: No, the motion was made by Whitehorse City Council. This is what it states.

Mr. Nielsen: Mr. Chairman, through you to the Mayor, the Telex is from NCPC representatives in Whitehorse.

• 1155

The Chairman: Mr. Nielsen, do you have a question?

Mr. Nielsen: Yes, I have several, if other members have finished.

The Chairman: Have you finished, Mr. Buchanan?

Mr. Buchanan: I think so, Mr. Chairman.

Mr. Thomson: I would like to ask a question in another field. It is related to power but not electric. We had better finish this other question. Since we have the gentleman here, I want to ask about pipelines; but I will wait, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Nielsen, then.

Mr. Nielsen: I wonder if, Mr. Mayor, you might indicate whether you believe the services provided by Yukon Electrical Company Limited have been satisfactory or unsatisfactory, as far as the city of Whitehorse is concerned? In giving your view as to the quality of the services provided by Yukon Electrical Company Limited, could you cite any specific examples of how they have either been of help to the city or have neglected their duties as far as the city is concerned?

Mr. Wybrew: As far as the Yukon Electrical Company Limited is concerned—a private institution—their relationship with or service to the city, I must admit, has been very fine. They provided all the engineering free of charge for our Jim Light Memorial Arena; they provided the same when it came to heat and lights for the arena; they performed all the engineering for the city three years ago, when we determined to upgrade our street lighting program, free of charge; at the moment, they change the lights in our arena—and if

[*Interprétation*]

M. Buchanan: Cela n'est pas indiqué sur le texte.

M. Nielsen: De la CENC?

M. Buchanan: Je ne sais pas ce que . . .

Une voix: C'est de notre représentant à Whitehorse.

M. Nielsen: Monsieur Mooney?

M. Yewchuk: C'est de leur représentant à Whitehorse, de notre représentant à Moscow.

M. Wybrew: Êtes-vous certain? Je ne voudrais vous le faire répéter, j'étais à lire le texte durant que vous avez fait votre exposé. Est-il possible que cela vienne d'une autre source, d'un autre groupe?

M. Buchanan: Vous voulez dire d'une autre ville?

M. Wybrew: Non, non, d'un autre groupe en particulier.

M. Buchanan: Non, la résolution a été adoptée par le conseil municipal de Whitehorse. C'est ce que le texte déclare.

M. Nielsen: Monsieur le président, et par votre entremise, je m'adresse à monsieur le maire, le télex vient des représentants de la CENC à Whitehorse.

Le président: Monsieur Nielsen, vous avez une question?

M. Nielsen: Oui, j'en ai plusieurs si les autres députés ont terminé.

Le président: Avez-vous terminé, monsieur Buchanan?

M. Buchanan: En effet, monsieur le président.

M. Thomson: J'aimerais poser une question dans un domaine entièrement différent. Il s'agit du pouvoir, mais non pas du pouvoir électrique. En revanche, je crois qu'il sera préférable de nous en tenir à ce que nous avons déjà discuté. Puisque nous avons ce témoin parmi nous, je voudrais poser une question concernant les pipe-lines, mais je serai patient, monsieur le président.

Le président: Monsieur Nielsen, à vous la parole.

M. Nielsen: D'après vous, monsieur le maire, les services offerts par la *Yukon Electrical Company Limited* ont-ils été satisfaisants ou ne l'ont-ils pas été à Whitehorse? En exprimant vos sentiments en ce qui concerne la qualité des services offerts par cette société, pourriez-vous nous donner des exemples précis portant qu'ils ont aidé la ville ou ont-ils négligé leur devoir envers ladite ville?

M. Wybrew: En ce qui concerne la *Yukon Electrical Company Limited* qui est une institution privée, ces rapports avec la ville en tant que fournisseur de services ont été excellents. Ils ont fourni le travail d'ingénieurs pour notre *Jim Light Memorial Arena* sans qu'il nous en coûte un sou. Ils ont fait preuve de la même générosité quand il s'est agi d'installer le système de chauffage et d'éclairage dans l'arène; ils ont fait ce travail d'ingénieur dans la ville il y a trois ans lorsque nous avions pris la décision d'améliorer notre program-

[*Text*]

you saw our arena you would appreciate this, and you have seen it, Mr. Nielsen; it takes quite a cat-man to change lights in that arena—for the city, free of charge. In things of this nature, they have been very co-operative, I must admit.

Mr. Nielsen: Could you give us some comparison of the street lighting system and its upgrading over the last three to five years, and details of the part that Yukon Electrical Company Limited played in that upgrading?

Mr. Wybrew: In the upgrading of the street lighting in the city of Whitehorse, that is in the commercial area and the residential areas, we invited them to a council meeting three years ago, and they brought their engineers over. We told them what we wanted to do and asked, would they come up with some recommendations—engineering and so on and so forth. They said they would perform all the engineering for us and give us the candlelight readings, and what they thought would be proper for a community such as ours.

They did this. They did all the map work, all the engineering, all the statistical research work, and provided everything it was possible that anybody would want for us to make the determination on what we would expend in the way of upgrading. Resulting from that, we signed a three-year contract which they performed. They are now, as a matter of fact, just finishing up the third phase of that improvement for the city of Whitehorse. Again, none of this cost the city council any money.

This is quite true; they have been very co-operative.

Mr. Nielsen: To follow up a line that Mr. St. Pierre opened up, Mr. Mayor, can you see any difficulty with the provision of electrical energy from plants generating in the Yukon into the Northwest Territories, or vice versa, with power being priced at the border?

• 1200

Mr. Wybrew: Not offhand, no.

Mr. Nielsen: It would be the same, I suggest, as power flowing over international boundaries from Canada at the moment, or power flowing interprovincially at the moment?

Mr. Wybrew: Yes.

Mr. Nielsen: It is your understanding that power, under those circumstances, is priced at the boundary.

Mr. Wybrew: That is right. I am not talking about NCPC. I am talking about public control. This would come into being. Right?

Mr. Nielsen: Yes.

Mr. Wybrew: How is this performed now? I would like to ask that question.

Mr. Nielsen: That brings us into the area of one of your recommendations that a public utilities commission supervise the

[*Interpretation*]

me d'éclairage de rues et ce encore une fois sans qu'il nous en coûte un sou; à l'instant même, ils changent les lumières de notre arène et je vous avoue que l'excellence de ce travail vous laisserait bouche bée.

Monsieur Nielsen, il faut tout un acrobate pour changer les lumières de ces arènes et encore une fois sans exiger de frais. Je dois dire qu'ils ont fait preuve d'une grande collaboration.

M. Nielsen: Pourriez-vous nous donner une comparaison de ce qu'était le système d'éclairage des rues autrefois et de son amélioration au cours des trois ou cinq années? Quel a été le rôle de la *Yukon Electrical Company Limited* dans cette amélioration?

M. Wybrew: En ce qui concerne l'amélioration de l'éclairage des rues de la ville de Whitehorse, qui représente une zone commerciale et des zones résidentielles, nous les avons invités à une réunion en conseil il y a trois ans. A ce moment-là, ils ont fait venir leurs ingénieurs. Nous leur avons dit ce que nous voulions et nous les avons invités à nous donner des conseils, des recommandations d'un domaine qui leur est propre. Ils nous ont promis qu'ils feraient tout le travail d'ingénieur pour nous en nous donnant tous les détails et les renseignements qui rehausseraient le niveau d'une ville comme la nôtre.

Ils ont fait tout le travail topographique, les travaux de génie, les recherches statistiques de sorte que nous avons pu faire un choix judicieux parmi les mesures qu'ils fallaient prendre pour améliorer notre ville. Par suite de ces rencontres, nous avons conclu un contrat de trois ans qu'ils ont honoré. A l'instant même, ils complètent la troisième phase de ce programme d'amélioration de la ville de Whitehorse. Encore une fois, la ville n'a pas eu à défrayer un sou pour cette embellissement de la ville.

Il faut bien l'admettre, ils ont fait preuve d'une grande collaboration.

M. Nielsen: Pour suivre l'argument que M. St Pierre a entamé, monsieur le maire, si le Yukon fournit de l'énergie électrique aux Territoires du Nord-Ouest ou vice-versa y aura-t-il quelques problèmes si le taux de l'électricité est fixé aux frontières?

M. Wybrew: Pas à première vue, non.

M. Nielsen: Ce serait la même chose, à mon avis, que si les ressources énergétiques traversaient les frontières internationales à partir du Canada présentement, ou si les ressources énergétiques traversaient les limites interprovinciales présentement?

M. Wybrew: Oui.

M. Nielsen: A votre avis, le prix de ces ressources énergétiques, dans de telles circonstantces, serait fixé à la frontière.

M. Wybrew: C'est exact. Je ne parle pas de la CENC. Je parle du contrôle public. Cela entrerait en vigueur. Est-ce exact?

M. Nielsen: Oui.

M. Wybrew: Comment cela se fait-il présentement? J'aimerais poser cette question.

M. Nielsen: Cela nous amène à parler de l'une de vos recommandations selon laquelle une commission des services

[*Texte*]

operations of the public monopoly in the same way that they supervise the operations of the private monopoly or the private systems?

Mr. Wybrew: That is right. We would expect that they would do the same thing if it were municipally operated.

Mr. Nielsen: Yes.

You were asked by Mr. St. Pierre what the terms of reference of such a public utilities commission should be. May I ask you whether the terms of reference and the function of the Alberta Utilities Commission would be the kind of thing that you would like to see functioning in the Yukon?

Mr. Wybrew: Yes. Along these lines. Correct. I would submit that, if you wish, I would do a little research work and submit to you what we think the terms of reference should be.

Mr. Nielsen: I think, Mr. Chairman, the Committee might be interested in that. I notice that the notice given to the city to appear to give evidence was somewhat short, which perhaps prohibited the submission of a written brief. Perhaps the city might be given the opportunity of doing that between now and the time that its report is presented to Parliament.

The suggestion was made in Mr. St. Pierre's questioning that presumably plant losses throughout the whole of the system would be made up from general revenues. Is it your understanding, having regard to the financial picture, as you know it, of NCPC, that these losses are not now being made up in general revenues but principally from the profits being made on the Whitehorse operation?

Mr. Wybrew: I have reason to believe that this is being done but, again, that is why we need a public utilities commission.

Mr. Nielsen: Mr. St. Pierre made reference to the possibility of these losses being made up by raiding the federal treasury. It is my understanding, and I would like to know yours, that the losses are not being made up now by raiding the federal treasury but rather by raiding the Whitehorse consumer? Is that your understanding?

Mr. Wybrew: This is my understanding.

Mr. Nielsen: The suggestion, too, was made by Mr. St. Pierre that the rates should be such as to repay the cost of the whole of the system. Would it be the opinion of the City of Whitehorse that the cost of the whole of the system should be made up by rates that are paid by the Whitehorse consumer, as would appear to be the case now?

Mr. Wybrew: No, not the cost of the whole of the system. When you say the whole of the system, you are talking about all operations of NCPC, are you?

Mr. Nielsen: That is right.

Mr. Wybrew: No. I disagree with this.

[*Interprétation*]

d'utilité publique superviserait les opérations d'un monopole public de la même manière que sont supervisées présentement les opérations des monopoles privés ou le système privé?

M. Wybrew: C'est exact. Nous nous attendons à ce qu'ils agissent de la même manière s'il s'agissait d'une exploitation municipale.

M. Nielsen: Oui.

M. St. Pierre vous a demandé quel serait le mandant d'une telle commission des services d'utilité publique. Puis-je vous demander si le mandat et l'administration de la *Alberta Utilities Commission* seraient le genre de choses que vous aimeriez voir en place dans le Yukon?

M. Wybrew: Oui. Ce genre d'opération. C'est exact. Avec votre permission, je ferai quelques recherches et je vous présenterai ce que nous croyons que le mandat de cette commission devrait être.

M. Nielsen: Je crois, monsieur le président, que le Comité pourrait être intéressé à cela. Je remarque que l'avis qui a été donné à la municipalité pour présenter son témoignage était plutôt court, ce qui a peut-être empêché la préparation d'un mémoire par écrit. Peut-être que nous pourrions donner à la municipalité l'occasion de faire cela entre aujourd'hui et le moment où notre rapport sera présenté au Parlement.

Lors des questions qu'a posées M. St. Pierre, ce dernier a mentionné l'hypothèse selon laquelle les déficits des usines hydro-électriques pour l'ensemble du système seraient remboursés à même les revenus généraux. A votre avis, tenant compte de l'aspect financier de la CENC tel que vous le connaissez, est-ce que ces déficits ne sont pas présentement remboursés à même les revenus généraux mais plutôt principalement des profits réalisés par l'exploitation de Whitehorse?

M. Wybrew: Tout me porte à croire que c'est ce qui est fait, mais encore une fois, c'est la raison pour laquelle nous avons besoin d'une commission des services d'utilité publique.

M. Nielsen: M. St. Pierre a mentionné la possibilité de rembourser ces déficits à même le trésor fédéral. D'après ce que j'ai cru comprendre, et j'aimerais savoir ce que vous en pensez, les déficits ne sont pas actuellement remboursés à même le trésor fédéral mais plutôt à même les finances du consommateur de Whitehorse? Est-ce ainsi que vous comprenez la situation?

M. Wybrew: C'est bien ainsi que je comprends la situation.

M. Nielsen: M. St. Pierre a aussi déclaré que les taux devraient être établis de telle manière à rembourser le coût de l'ensemble du système. Est-ce que la municipalité de Whitehorse est d'avis que les coûts de l'ensemble du système devraient être remboursés par les taux qui sont payés par le consommateur de Whitehorse, comme cela semble être le cas présentement?

M. Wybrew: Non, pas le coût de l'ensemble du système. Lorsque vous parlez de l'ensemble du système, vous vous reportez à toutes les exploitations de la CENC, n'est-ce pas?

M. Nielsen: C'est exact.

M. Wybrew: Non. Je suis en désaccord avec cela.

[*Text*]

Mr. Nielsen: Does the City of Whitehorse believe that the rate structure within the Yukon Territory should be such as to pay for the cost of a system within the Yukon?

• 1205

Mr. Wybrew: Yes, we leaned this way. Again, we take the position that any development within the Yukon benefits everyone within the Yukon regardless of its location and, because of this, we certainly must co-operate in every way possible with any region within the Yukon.

Mr. Nielsen: There is obviously a sector of belief among certain members of the Committee here that if there were to be a public utilities commission machinery established for the purpose of controlling rate structures these rates should be set to pay the cost of the whole of the system and the public utilities commission, if established, should consider the whole of the system when setting rates. Is it the view of the City of Whitehorse that insofar as the Yukon is concerned the public utilities commission function should be to set rates so as to pay for the system in the Yukon?

Mr. Wybrew: Within the Yukon.

Mr. Nielsen: You made mention of a public utilities commission ordinance in the Northwest Territories. I believe the date of the passage of that ordinance was 1964, if members would like to look it up. Also, I point out the fact that Northern Canada Power Commission, being a federal creature, would not be subject to the law passed in the Northwest Territories in the way of a public utilities commission ordinance. So the natural follow-up question is this. Since NCPC operations are not subject to the public utilities ordinance in the Northwest Territories, would you be advancing the opinion that in addition to a public utilities commission set up for the Yukon there should also be one for the Northwest Territories?

Mr. Wybrew: A public utilities commission?

Mr. Nielsen: Yes.

Mr. Wybrew: Yes, I do believe that both areas should have their public utilities commission.

Mr. Nielsen: Did I understand you correctly to express the opinion that both private generators and distributors and public generators and distributors of electrical energy in both territories should submit their operations to the control of a public utilities commission?

Mr. Wybrew: Yes, I said this, and that is right.

Mr. Nielsen: Mr. St. Pierre also suggested to you that perhaps the cost of the municipality of the City of Whitehorse in purchasing the NCPC plant in Whitehorse would be too large a load for the city to carry. Having regard to the profit picture, as you see it in the NCPC accounts now, do you see any difficulty with the repayment of a loan by the City of Whitehorse sufficient to repay the cost thereof over 20 years?

[*Interpretation*]

M. Nielsen: Est-ce que la municipalité de Whitehorse croit que la structure des tarifs à l'intérieur du Yukon devrait être établie de telle manière à défrayer le coût d'un système établi à l'intérieur du Yukon?

M. Wybrew: Oui, c'est là notre tendance. Encore une fois, nous croyons que tout développement intérieur du Yukon apporte des avantages à chaque citoyen du Yukon quelle que soit sa situation géographique et à cause de cela, nous devons certainement collaborer de toutes les manières possibles avec toute région à l'intérieur du Yukon.

M. Nielsen: De toute évidence, certains membres de ce Comité croient que si l'on doit établir le mécanisme d'une Commission de services d'utilité publique afin de contrôler les échelles de tarifs, ces tarifs devront être établis de manière à rembourser le coût de l'ensemble du système et la Commission de services d'utilité publique, si elle est établie, devrait considérer l'ensemble du système en établissant les taux. Est-ce l'avis de la ville de Whitehorse qu'en ce qui a trait au territoire du Yukon, la Commission de services d'utilité publique devrait établir des taux de manière à défrayer l'ensemble du système à l'intérieur du Yukon?

M. Wybrew: A l'intérieur du Yukon.

M. Nielsen: Vous avez parlé du décret de la Commission des services d'utilité publique des territoires du Nord-Ouest. Je crois que ce décret a été adopté en 1964, si les membres du Comité voulaient bien vérifier. J'aimerais aussi souligner le fait que la Commission d'énergie du Nord canadien, étant un organisme fédéral, ne serait pas assujettie à la loi adoptée dans les Territoires du Nord-Ouest sous forme de décret d'une commission de services d'utilité publique. Donc ces données donnent suite à la question suivante. Puisque le fonctionnement de la CENC n'est pas assujetti à un décret touchant les services d'utilité publique dans les Territoires du Nord-Ouest, seriez-vous prêt à dire qu'en plus d'une Commission de services d'utilité publique établie pour le Yukon, il devrait aussi y en avoir une pour les Territoires du Nord-Ouest.

M. Wybrew: Une commission de services d'utilité publique?

M. Nielsen: Oui.

M. Wybrew: Oui je crois que les deux territoires devraient avoir leur commission de services d'utilité publique.

M. Nielsen: Ai-je raison de dire que vous avez déclaré que les producteurs et distributeurs privés tout comme les producteurs et les distributeurs publics d'énergie électrique dans les deux territoires devraient soumettre leur administration au contrôle d'une commission de services d'utilité publique?

M. Wybrew: Oui, c'est ce que j'ai dit et c'est exact.

M. Nielsen: Monsieur St. Pierre a aussi mentionné le fait qu'il se peut que le coût encouru par la municipalité de Whitehorse dans l'achat de l'usine de la CENC à Whitehorse pourrait représenter une charge trop forte pour les finances municipales. Tenant compte des profits comme vous les voyez dans les états financiers de la CENC présentement, voyez-vous des problèmes touchant le remboursement d'un prêt effectué par la ville de Whitehorse permettant de rembourser les frais de cet achat sur une période de 20 ans?

[*Texte*]

Mr. Wybrew: No. My economic advisers say it is feasible. There is no question about it, it can be done. Again, because of such a short time and the necessary evidence to substantiate this, I can only submit verbally that I am advised this can be handled by the municipality of the City of Whitehorse without any problem. There are some other evidences to come forward of course, the number of years that Anvil have a contract with NCPC, whether they use the power or not, and the moneys derived from that area—I understand it is over $900,000 a year for 20 years. This again I do not have before me, gentlemen, again because of the shortness of time. As I say, because of these factors my advisers say there is no problem.

Mr. Nielsen: Mr. Buchanan made the point in a statement to the Committee during your questioning, Mr. Mayor, that the deferral of interest resulted in a substantial payment to be made this year out of those net income figures that are shown as being the result of NCPC's operation in Whitehorse this past fiscal year. Is it your conclusion that the consumers in the City of Whitehorse area are paying or subsidizing the cost of that transmission line and the Anvil installation, or a part of it?

Mr. Wybrew: This is a very good possibility. We are talking about 1969-70, let us go back to 1968-69 when they made $147,302.

Mr. Nielsen: That was before the Anvil installation.

• 1210

Mr. Wybrew: Yes, before the Anvil installation, where was this money spent? Prior to that where did this amount of $135,036 go? I am talking about over $1 million for the period.

Mr. Nielsen: I invite the Committee, Mr. Chairman, to examine the logic of the submission that the Whitehorse consumer is, in fact, subsidizing and paying a good portion of the cost of the Commission's investment in the transmission line and the installation at Anvil. In effect, the Whitehorse consumer is subsidizing that installation rather than the general taxpayer of Canada.

Mention was made, Mr. Mayor, of the Prime Minister stating, as has the Minister on several occasions, that the resources, including power, in the North belong to all Canadians. Is it therefore the conclusion of the City of Whitehorse that, if this be the policy of the federal government, all Canadians, through their tax dollars, should pay for power developments in the Yukon rather than the plants such as Whitehorse which are making a profit.

Mr. Rock: They ought to get power too.

The Chairman: Order, please.

Mr. Wybrew: I thought I had made that clear. We do not necessarily agree that the development in the North belongs to all Canadians. I think there is a provincial problem in this regard. It is not a problem. It is understood that it belongs to the provinces outside.

[*Interprétation*]

M. Wybrew: Non. Mes conseillers financiers disent que cela est possible. Il n'y a aucune question à ce sujet, et cela peut être fait. Encore une fois, à cause du peu de temps disponible et des preuves nécessaires pour appuyer nos revendications, je ne peux que présenter verbalement qu'on m'a avisé que la municipalité de Whitehorse peut mener à bien cette transaction sans aucun problème. Il y a d'autres preuves à présenter, bien entendu, par exemple le nombre d'années pour lesquelles la société Anvil est entrée en contrat avec la CENC, qu'elle utilise le pouvoir électrique ou non, et les sommes d'argent qui découlent de ce contrat, j'ai cru comprendre qu'il s'agit d'une somme dépassant $200,000 par année pour une période de 20 ans. Je n'ai pas ces données avec moi, messieurs, encore une fois à cause du délai très court que j'ai eu. Comme je l'ai déjà déclaré, à cause de tous ces facteurs, mes conseillers financiers déclarent qu'il n'y a aucun problème.

M. Nielsen: Monsieur Buchanan a mentionné lors d'une déclaration devant ce Comité alors qu'il vous posait des questions, monsieur le maire, que les intérêts courus ont résulté en un paiement important qui doit être effectué cette année à même les profits nets indiqués dans les états financiers comme étant le résultat de l'exploitation de la CENC à Whitehorse au cours de la dernière année financière. Êtes-vous d'avis que les consommateurs de la ville de Whitehorse défraient ou subventionnent le coût de cette ligne de transmission et les établissements de la société Anvil ou une partie d'entre elles?

M. Wybrew: Cela est fort possible. Nous parlons de l'année 1969-1970, allons jusqu'à l'année 1968-1969, alors que les profits étaient de $147,320.

M. Nielsen: C'était avant l'installation de la Société Anvil.

M. Wybrew: Oui, avant l'installation d'Anvil, à quoi a-t-on dépensé cette somme? Avant ça, à quoi fut consacré ce montant de $135,036? Je parle d'un million de dollars pour cette période.

M. Nielsen: Monsieur le président, je demanderai au Comité de bien vouloir se pencher sur la question suivante: le consommateur de Whitehorse subventionne en fait la ligne de transmission et l'installation d'Anvil et participe dans une large mesure aux investissements de la Commission à cet égard. En effet, le consommateur de Whitehorse subventionne cette installation bien plus que les contribuables du Canada, en général.

Monsieur le maire, on m'a dit que le Premier Ministre avait déclaré à maintes reprises que les ressources du Nord y compris l'énergie sont le patrimoine de tous les Canadiens. Aussi la ville de Whitehorse en a induit que si c'est là la politique du gouvernement fédéral, tous les Canadiens devraient contribuer, grâce aux deniers publics, aux investissements énergétiques dans le Yukon au lieu de participer auprès des usines rentables comme celles de Whitehorse.

M. Rock: Ils devraient avoir droit à l'énergie également.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Wybrew: Je croyais m'être montré clair à cet égard. Nous ne sommes pas nécessairement disposés à accepter que tous les Canadiens doivent profiter de l'essor du Nord de notre pays. Je crois qu'il y a un problème provincial à cet égard. Ce n'est pas vraiment un problème dans la mesure où il est entendu que ces choses appartiennent aux provinces.

[*Text*]

However, if the position is that the wealth of the North belongs to Canadians, then let us subsidize on that basis.

Mr. Nielsen: Mr. Rock has, by a very welcome interjection, made the point that if all Canadians subsidize power development in the North then all Canadians should be receiving the benefits of the consumption of that power.

Mr. Rock: Should receive the power itself.

Mr. Nielsen: Receive the power itself. I make the point, Mr. Chairman, that if it be national policy that the government wants to develop mineral operations such as the Anvil operation in the Yukon, if that be national policy and indeed it is because national moneys are being expended in road assistance programs as well as power programs and the like out of the general revenues of Canada, is it fair to expect the Whitehorse consumer, where the bulk of the profits in the system is coming now, to subsidize that national policy? In effect, it is placing an additional tax burden on the Whitehorse consumer of electrical energy in order to achieve a national policy of seeing mineral development in a specific location or locations going ahead in the Yukon or anywhere else.

If these amendments go through as passed, Mr. Mayor, the requirement which now exists in the legislation of each individual plant in the system accounting separately would disappear. Is it your understanding that in this event the City of Whitehorse and the consumers of that city would never know by how much they are subsidizing the losses in the rest of the system?

Mr. Wybrew: This is correct. I believe I pointed out that we—and when I say "we", I am really talking about your Committee and those at the top of the present NCPC structure—have a responsibility to maintain a specific legislation for protection of the consumer in the years to come. We feel that it certainly is unspecific and very broad the way it is worded now and that anything can be done under the terms of the proposals at any future date. If we are concerned with the protection of the consumer and the public at large we must maintain a strict control; there must be complete financial breakdowns of all operations; there must be public utilities commissions.

Mr. Nielsen: Is your offer on behalf of the City of Whitehorse to purchase the NCPC plant made in the light of the absence of any such proposal by the Yukon Territorial government?

Mr. Wybrew: No proposal from the Yukon Territorial government, to my knowledge—none whatever.

Mr. Nielsen: Having regard to the fact that the Territorial government merely parrots the policies of the Minister, is it your view that any such proposal will ever be made by the Yukon Territorial government?

Mr. Wybrew: I do not know if you know, but we have an executive form of government now.

[*Interpretation*]

Toutefois, si l'on estime que les richesses du Nord sont la propriété de tous les Canadiens, accordez-nous au moins ce système de subvention.

M. Nielsen: Monsieur Rock, grâce à une intervention assez heureuse, a signalé que si tous les Canadiens devaient subventionner la mise en valeur des ressources énergétiques du Nord, tous les Canadiens devraient également avoir droit aux avantages que représente la consommation de cette énergie.

M. Rock: C'est l'énergie qu'ils devraient recevoir, tout simplement.

M. Nielsen: Oui, ils devraient recevoir l'énergie. Monsieur le président, je ferai remarquer que si le gouvernement a pour politique nationale de mettre en valeur des gisements miniers comme ceux d'Anvil dans le Yukon, si c'est là une politique nationale et ce l'est en fait puisque les deniers publics sont dépensés dans le cadre des programmes d'assistance à la construction routière et de programmes énergétiques, serait-il logique de demander aux consommateurs de Whitehorse, ou l'on réalise les plus grands profits à l'heure actuelle, dans le cadre de ce système, de subventionner cette politique nationale? En effet, ce serait imposer un nouveau fardeau fiscal au consommateur de Whitehorse en ce qui concerne l'énergie électrique, en vue de mener à bien une politique nationale visant à mettre en valeur des gisements miniers dans des endroits donnés, par exemple au Yukon ou ailleurs.

Si ces modifications sont adoptées telles quelles, monsieur le maire, la disposition de la Loi qui exige actuellement une comptabilité séparée pour chaque entreprise particulière dans le cadre du système, serait appelée à disparaître. Nous estimons qu'en pareil cas, la ville de Whitehorse et ses consommateurs ne sauraient jamais jusqu'à quel point ils subventionnent les pertes du reste du système.

M. Wybrew: C'est exact. Je crois avoir souligné que nous, et lorsque je dis «nous», je pense à votre Comité et aux dirigeants de la Commission de l'énergie du Nord canadien, nous avons la responsabilité de protéger les consommateurs pour les années à venir, dans le cadre d'une loi particulière. Nous estimons que la loi est très imprécise et très large dans son libellé actuel et que toutes les possibilités sont ouvertes, pour l'avenir, aux termes des propositions. Si nous voulons protéger nos consommateurs et le public en général, nous devons assurer un contrôle sévère; nous devons veiller à la répartition financière de toutes les opérations, et nous devons instaurer des commissions d'utilité publique.

M. Nielsen: L'offre que vous faites au nom de la ville de Whitehorse pour l'achat de l'installation de la Commission de l'énergie du Nord canadien tient-elle toujours malgré l'absence d'une telle proposition dans le gouvernement du territoire du Yukon?

M. Wybrew: Je ne crois pas que le gouvernement du territoire du Yukon faisait des propositions à ce sujet.

M. Nielsen: Compte tenu du fait que le gouvernement du territoire du Yukon ne fait qu'appliquer les politiques du ministre, croyez-vous qu'une proposition de ce genre sera faite un jour?

M. Wybrew: Je ne sais pas si vous êtes au courant, mais nous avons maintenant une forme exécutive de gouvernement.

[*Texte*]

Mr. Nielsen: Is that the form of government where they smuggled away two elected representatives from the Yukon Council and made them pseudo civil servants?

Mr. Wybrew: I do not think I have to answer that. I would suggest that it is claimed as the first step towards responsible government. You know, there is the old saying that to travel a thousand miles you must first take one little step. I would say this is about one sixteenth of an inch. It is a long ways away and we have no form of responsible government. No offer has been made. And this is not a frivolous offer on the part of the city. We are very concerned, because of the bill, and agree with the 1948 government's position that they have no desire for a power monopoly in the North, turn it over to the city and we will buy it. We agree with that.

Mr. Nielsen: Are you referring to the debate when the Northern Canada Power Commission Act was first introduced in Parliament?

Mr. Wybrew: Yes, and I think it was Mr. Mackinnon.

Mr. Nielsen: I want to get back to the rates being charged in Whitehorse. I do not think I will be doing Mr. Lowe a disservice by paraphrasing his previous testimony. Mr. Lowe is the General Manager of NCPC.

During his testimony before this Committee a short while ago he referred to the history of rate reductions at Whitehorse and Mayo and my recollection is that he ended his evidence on this aspect with a statement to the effect that Whitehorse rates have reduced progressively to something like $10.10 for 300 kilowatt hours, domestic. And he went on to say that the rate at Faro is similar to that of Mayo, at $7.50 for 300 kilowatt hours, domestic. I believe I have paraphrased him correctly, I see him nodding in the affirmative. Would it not be a correct statement that—and I do not mean any disparagement on Mr. Lowe's testimony here—as of April of 1970, at a time when Yukon Electrical was given a tax rebate, the same as utilities in the provinces, the residential rate at Whitehorse was $7.50 for 300 kilowatt hours?

Mr. Wybrew: Yes, for 300. I believe you are correct.

Mr. Nielsen: Incidentally, for the benefit of the members of the Committee, I believe that a further examination of Mr. Lowe on this point will disclose the fact that the same rate prevails at Stewart Crossing, Ross River, Pelly, in fact the residential rate for all communities in the Yukon, with the exception of Lower Post just south of the border, is $7.50 for the first 300 kilowatt, or 2.50 cents per kilowatt hour? That is the rate in Whitehorse now, is it not, Mr. Mayor?

Mr. Wybrew: I believe you are correct on that one.

Mr. Nielsen: Then the offer you have made on behalf of the City of Whitehorse to purchase the plant of NCPC, I take it, is a very serious one?

Mr. Wybrew: Yes.

• 1220

Mr. Nielsen: And it is made because you see the Whitehorse consumer being called upon to pay for losses throughout the whole of the system. Is that the prime motivation for your offer?

[*Interprétation*]

M. Nielsen: Est-ce le genre de gouvernement qui choisit deux représentants élus du conseil du Yukon pour en faire des pseudo-fonctionnaires?

M. Wybrew: Je ne crois pas devoir répondre. On dit que c'est le premier pas menant à un gouvernement responsable. Il y a un vieux dicton qui dit que pour parcourir 1,000 milles, il faut d'abord partir. Je dirais qu'il s'agit d'un seizième de pouce. Nous sommes encore très loin et nous n'avons aucune forme de gouvernement responsable. Aucune offre n'a été faite. Ce n'est pas une offre frivole de la part de la ville. Nous sommes fort intéressés au projet de loi; nous sommes d'accord avec la position que le gouvernement a prise en 1948; il ne désire par avoir le monopole du pouvoir dans le Nord; donnez-le à la ville et nous l'achèterons. Nous sommes tout à fait de cet avis.

M. Nielsen: Faites-vous allusion au débat qui a eu lieu quand la loi sur la Commission d'énergie du Nord canadien a été présentée au Parlement?

M. Wybrew: Oui, je crois même qu'il s'agissait de monsieur MacKinnon.

M. Nielsen: Revenons-en au taux établi à Whitehorse. Je ne crois pas nuire à monsieur Lowe en paraphrasant son témoignage; monsieur Lowe est directeur général de la Commission d'énergie du Nord canadien.

Quand il a comparu devant le comité, il y a quelque temps, il a fait allusion à l'histoire de la réduction des taux à Whitehorse et Mayo. Si je me souviens bien, il a terminé son témoignage en déclarant que les taux à Whitehorse, avaient été progressivement réduits à $10.10 pour 300 kilowatts-heures, domestiques. Il a ajouté que le taux à Faro est semblable à celui de Mayo, soit $7.50 pour 300 killowatts-heures domestiques. Je crois avoir été fidèle à monsieur Lowe, car il m'approuve. N'est-il pas juste de dire qu'à partir d'avril 1970, au moment où le *Yukon Electrical* bénéficiait d'un dégrèvement comme Electrical bénéficiait d'un dégrèvement, de même que tous les services des provinces le taux s'appliquant aux résidents de Whitehorse était de $7.50 pour 300 kilowatts-heures?

M. Wybrew: Je crois que vous avez raison.

M. Nielsen: Incidemment, pour la gouverne des membres du comité, je crois qu'une étude approfondie de monsieur Lowe à ce sujet démontrera que le même taux s'applique à Stewart Crossing, Ross River, Pelly; de fait, le taux pour les résidents de toutes les communautés du Yukon, à l'exception de Lower Post, situé au sud de la frontière, est de $7.50 pour les premiers 300 kilowatts ou 2.50c. par kilowatt-heure. C'est le taux qu'on exige à Whitehorse présentement, n'est-ce pas monsieur le maire?

M. Wybrew: Je crois que vous avez raison encore une fois.

M. Nielsen: L'offre que vous avez faite au nom de la ville de Whitehorse pour l'achat de l'installation de la Commission d'Énergie du Nord canadien est donc, je crois, très sérieuse.

M. Wybrew: Oui.

M. Nielsen: Et vous faites cette offre car vous vous rendez compte que le consommateur de Whitehorse doit contribuer à amortir des pertes réalisées par l'ensemble du système. Est-ce là votre motivation essentielle?

[*Text*]

Mr. Wybrew: I suppose so. I would say it is serious in the interests of the citizens of Whitehorse.

Mr. Nielsen: To carry that one step further, should that eventuality come about, that is to say that the City of Whitehorse purchased the plant of NCPC, would it be the intention of the City of Whitehorse to strive toward complete rate equalization throughout the whole of the Yukon?

Mr. Wybrew: This is correct, without profit, operating costs, period.

Mr. Nielsen: I will defer Mr. Chairman to the next questioner.

The Chairman: A supplementary, Mr. St. Pierre?

Mr. St. Pierre: Yes, I have a supplementary on this. I did not mark down the figures as Mr. Nielsen was giving them, but what is the average bill in Whitehorse now for a householder? I am not sure if he was dealing with average figures or with a block of 300.

Mr. Nielsen: I narrowed it down to the cost per kilowatt at 2.5 cents and a cost per 300 domestic. But perhaps the Mayor might give you his average light bill and I could give you mine. However, this would surely vary on the size of the establishment.

Mr. Wybrew: This is a very hard figure to give you, sir. It depends what you have in the way of installations in your home, the size of your home and how lax you are on the usage of your power. People with two children who have a washing machine, electric toasters and the whole bit—the example I am going to give you now does not have a drier but they have everything else—television, radio, electric stove, everything: their bill runs around about $14 or $15 a month.

Mr. St. Pierre: Fourteen dollars! Oh, it must be more than that, surely.

Mr. Wybrew: No. But then I could take you to another one that may run $35 a month.

Mr. St. Pierre: Has it got electric heat?

Mr. Wybrew: No, oil.

Mr. Nielsen: Mr. Chairman, Mr. St. Pierre might be interested to know that my bill last month was $50.

Mr. Wybrew: . . . paying, too.

Mr. Nielsen: I have a large house with every electrical appliance.

Mr. Rock: Is your house heated by electricity?

Mr. Nielsen: No.

Mr. St. Pierre: At any rate, I will take this $15 figure or perhaps you would rather relate it to the 2.5 cents?

[*Interpretation*]

M. Wybrew: Je le suppose. Je dirais que nous faisons cela très sérieusement, dans l'intérêt des citoyens de Whitehorse.

M. Nielsen: Toujours au même sujet, dans le cadre d'une telle éventualité, c'est-à-dire si la ville de Whitehorse achetait l'usine NCPC, la municipalité de Whitehorse aurait-elle l'intention de progresser vers une égalisation complète des taux pour l'ensemble des territoires du Yukon?

M. Wybrew: Cela est exact, sans aucun bénéfice; uniquement les frais de fonctionnement.

M. Nielsen: Monsieur le président, je cède la parole à un autre député.

Le président: Monsieur St. Pierre, désirez-vous poser une question supplémentaire?

M. St. Pierre: Oui, je désire poser une question supplémentaire à ce sujet. Je n'ai pas pris note des chiffres au fur et à mesure que M. Nielsen les citait; mais quelle est la note moyenne payée par un locataire de Whitehorse? Je ne me souviens plus très bien s'il parlait de chiffres moyens ou d'un chiffre concernant un groupe de 300 personnes.

M. Nielsen: Je réduis ces chiffres au prix de revient par kilowatt à 2.5 cents et au prix de revient pour 300 maisons personnelles. Mais, peut-être le maire pourrait-il vous dire quelle est à son avis la note moyenne d'électricité; je pourrais ensuite vous citer mon propre chiffre. Néanmoins, ces chiffres varieraient sûrement en fonction de la taille de l'établissement.

M. Wybrew: Il est très difficile de vous donner ce chiffre, monsieur. Cela dépend des installations que vous avez dans votre maison, de la taille de votre maison et du sens de l'économie que vous manifestez pour l'utilisation de l'électricité. Une famille de deux enfants qui possède également une machine à laver, un grille-pain électrique et toutes sortes d'appareils ménagers (la famille dont je vous parle à l'heure actuelle ne possède pas de séchoir électrique, mais elle possède tout le reste), la télévision, la radio, le chauffage électrique, etc. etc. . ., aura à payer une note de l'ordre de $14 ou $15 par mois.

M. St. Pierre: $14? Oh, cela est certainement plus élevé que ça.

M. Wybrew: Non. Mais je pourrais vous citer le cas d'une autre famille qui paie environ $35 par mois.

M. St. Pierre: Est-ce qu'elle a le chauffage électrique?

M. Wybrew: Non, au mazout.

M. Nielsen: Monsieur le président, peut-être cela intéressera-t-il M. St. Pierre de savoir que ma note du mois dernier s'est élevée à $50.

M. Wybrew: . . . il faut les payer.

M. Nielsen: J'ai une grande maison et toutes sortes d'appareils électriques.

M. Rock: Votre maison est-elle chauffée à l'électricité?

M. Nielsen: Non.

M. St. Pierre: De toute façon, je vais prendre note de ce chiffre de $15; peut-être vaudrait-il mieux que nous l'établissions par rapport au taux de 2.5 cents que vous avez mentionné.

[*Texte*]

Mr. Wybrew: You would be better off to do so. The figure I gave you would be the minimum, the maximum would be $60 or $65 a month.

Mr. St. Pierre: Let us take the 2.5 kilowatt figure instead then. How much do you estimate you could reduce that if you had the system and were operating it on the nonprofit basis you suggested?

Mr. Wybrew: Can I request time to submit this to you?

Mr. St. Pierre: Yes.

Mr. Buchanan: Mr. Chairman, have we said what the retail price was. What is the wholesale, 1.25?

Mr. Nielsen: One point seven.

Mr. St. Pierre: And Whitehorse?

Mr. Wybrew: One point two five.

Mr. Nielsen: One point two five.

Mr. St. Pierre: How much you could drop the 1.25 as you would not envisage immediately having the distribution system. That would be the applicable figure.

Then if you could also, Mr. Mayor, relate the reduction which you would expect to a $15 a month bill and a $60 a month bill to take the two extremes and see how much saving there is for each householder.

Mr. Nielsen: It might interest the Committee members to know as well that there are several homes and commercial establishments in Whitehorse and area now heated electrically. Some apartment buildings that are being so heated estimate their heating bill, the electrical energy used in heating, at between $10 and $15 a month, which is fairly reasonable.

An hon. Member: Very reasonable.

Mr. St. Pierre: That is all I had to say, Mr. Chairman.

• 1225

The Chairman: I have a supplementary on this Whitehorse plant and I realize that I am repeating a question that the member from the Yukon asked. Your primary purpose, Mr. Mayor, in wishing to purchase the plant at Whitehorse is to benefit the citizens of Whitehorse. Now, I am still not clear as to how you are able to reconcile this primary objective to benefit your own citizens, with an equalization of rates throughout the Yukon. In effect, at the moment, I think it is a fact that the NCPC is using some of its profits in Whitehorse to diminish rates in smaller communities elsewhere in the Yukon. That is, with the new act, this clearly what the NCPC would do. It would use profits that it would make at Whitehore to benefit rates elsewhere in the Yukon. Now, how do you reconcile this objective with your objective? I do not see how you can accomplish this.

[*Interprétation*]

M. Wybrew: Cela serait préférable. Le chiffre que je viens de vous citer représente un minimum, le maximum serait de l'ordre de $60 à $65 par mois.

M. St. Pierre: Prenons plutôt note du chiffre de 2.5 kilowatts à la place. De combien pensez-vous pouvoir réduire ce chiffre si vous possédez le système adéquat et si vous fonctionnez en vertu d'un régime non commercial, comme vous l'avez suggéré?

M. Wybrew: Puis-je vous demander un certain délai avant de vous citer ce chiffre?

M. St. Pierre: Mais certainement.

M. Buchanan: Monsieur le président, nous avons dit ce qu'était le prix de vente au détail. Quel est le prix de vente en gros, 1,25?

M. Nielsen: Un point sept.

M. St. Pierre: Et à Whitehorse?

M. Wybrew: Un point vingt-cinq.

M. Nielsen: Un point vingt-cinq.

M. St. Pierre: De combien pourriez-vous baisser ce chiffre de 1.25 si vous n'envisagiez pas d'avoir immédiatement ce système de distribution? Cela constituerait peut-être le chiffre valable.

Pourriez-vous également, monsieur le maire, appliquer cette réduction que vous espérez pouvoir obtenir à la note s'élevant à $15 par mois et à l'autre note s'élevant à $60 par mois, pour considérer les deux cas extrêmes, et voir ainsi combien d'économies pourraient être réalisées par chaque locataire?

M. Nielsen: Cela pourra peut-être intéresser les membres du Comité de savoir qu'il y a plusieurs maisons personnelles et plusieurs établissements commerciaux, à Whitehorse, qui sont chauffés à l'électricité. Certains bâtiments d'appartements loués qui se chauffent de cette façon évaluent leur note de chauffage, ce qui représente le prix de l'énergie utilisée pour le chauffage, à environ $10 ou $15 par mois, ce qui est assez raisonnable.

Une voix: Très raisonnable.

M. St. Pierre: C'est tout ce que j'avais à dire, monsieur le président.

Le président: J'avais une question supplémentaire à poser au sujet de cette usine de Whitehorse, mais je réalise que cette question ferait double emploi avec une question déjà posée par le député du Yukon.

Votre principal objectif, monsieur le maire, en voulant ajouter l'usine de Whitehorse, c'est d'en faire bénéficier les citoyens de Whitehorse. Je ne comprends pas très bien comment vous pouvez concilier cet objectif principal avec la péréquation des taux par tout le Yukon. De fait, à l'heure actuelle, la Commission d'énergie du Nord canadien utilise ses profits à Whitehorse pour diminuer le taux dans les plus petites localités du Yukon. D'après la nouvelle loi, c'est ce que la Commission d'énergie du Nord canadien devrait faire. Elle utiliserait ces profits pour en faire bénéficier les résidents du reste du Yukon. Comment pouvez-vous concilier cet objectif avec le vôtre? Je ne peux voir comment vous pouvez y parvenir.

[*Text*]

Mr. Nielsen: With respect, Mr. Chairman, I just elicited evidence from this witness that rates in the Yukon had progressed to the first stage of equilization through the tax rebate being applied by the private generator and distributor, so that equalization is now under way in the Yukon and, in fact, all communities now being served in the Yukon by Yukon Electrical Company Limited, are paying $7.50 for 300 Kilowatt hours domestic.

The Chairman: Mr. Wybrew, I understood your objective in wishing to buy the plant at Whitehorse to be the lowering of rates primarily for Whitehorse citizens. How do you reconcile this basic, primary objective with allowing the benefits from the profits at Whitehorse to flow out to the remainder of the Yukon?

Mr. Wybrew: The profits at Whitehorse?

The Chairman: After this bill in revised or in present form becomes law, the NCPC will no longer be bound to have each plant operation generate the sufficient revenues to pay for itself. At the moment the law requires it to do this. It will not be required after this bill is passed, if it is passed in its present form. Now, that being the case, it seems to me fairly evident that the profits in Whitehorse will be used to reduce rates elsewhere in the Yukon in smaller communities. It is inevitable that this will be the case. Assuming that this will be the case, is this not a desirable objective?

Mr. Wybrew: I am not saying it is not a desirable objective but where in the bill does it say that this will be done?

The Chairman: It does not say anywhere in the bill that this will be done but in the testimony that we have received to date from the NCPC and also, as I understand from the basic principles which are behind the NCPC, the NCPC has to operate over the long run at cost. It is not there to make an over-all profit and, therefore, if this is the case in order to reduce rates in some parts of the Yukon, it is bound to use the profits generated in the most profitable area. The most profitable area in the Yukon will be Whitehorse because that is where the population is.

Mr. Nielsen: And the Northwest Territories.

Mr. Wybrew: Then, Mr. Chairman, what you are saying, in effect, is that NCPC is not against specific legislation giving us a rate zone and working under a public utilities commission.

• 1230

The Chairman: I will come to that. I have a couple of other questions on the rate zone.

I am trying to find how you, in your mind, resolve what is to me a bit of a contradiction. You want to buy this plant in Whitehorse to benefit your Whitehorse comsumers, basically?

Mr. Wybrew: Basically, right.

The Chairman: At the same time, you say you are not against some equilization occuring in the Yukon.

Let us face it: if you are Mayor of Whitehorse and you have the final say as far as your hydro operation in Whitehorse is concerned

[*Interpretation*]

M. Nielsen: D'après le témoignage de ce témoin, les taux au Yukon en sont rendus au premier stage de la péréquation par le truchement d'une décharge d'impôt effectuée par le distributeur privé de sorte que la péréquation est maintenant établie au Yukon et de fait les localités qui sont desservies par la *Yukon Electrical Company Limited* paient $7.50 pour 300 kilowatts-heures à domicile.

Le président: Monsieur Wybrew, j'avais cru comprendre qu'en voulant acheter l'usine de Whitehorse, votre objectif était de faire diminuer les taux des citoyens de Whitehorse. Comment pouvez-vous concilier votre objectif fondamental en permettant aux bénéfices effectués à Whitehorse de s'écouler vers le reste du Yukon?

M. Wybrew: Les profits à Whitehorse?

Le président: Lorsque ce projet de loi sera adopté, la Commission d'énergie du Nord canadien ne sera plus tenue à ce que chaque usine se suffise à elle-même financièrement. A l'heure actuelle la loi l'y oblige. Cela ne sera plus requis si ce projet de loi est adopté dans le présent libellé. Dans ce cas, il me semble très évident que les profits de Whitehorse seront utilisés pour réduire les taux ailleurs au Yukon dans les petites localités. C'est inévitable qu'il en soit ainsi. En supposant qu'il en soit ainsi, n'est-ce pas là un objectif souhaitable?

M. Wybrew: Je ne dis pas que ce ne serait pas un objectif souhaitable, mais où dans le projet de loi est-il stipulé que cela doit être?

Le président: Ce n'est pas stipulé dans le projet de loi mais d'après le témoignage que nous avons reçu de la Commission d'énergie du Nord canadien et d'après les principes fondamentaux de cette commission, cette dernière doit fonctionner à long terme et au prix coûtant. Cette commission n'a pas de but lucratif et par conséquent les profits qu'elle peut faire serviront à réduire les taux dans certaines parties du Yukon. La région la plus rentable du Yukon est Whitehorse parce que c'est la plus populeuse.

M. Nielsen: Et les Territoires du Nord-Ouest.

M. Wybrew: Par conséquent, monsieur le président, vous dites que la Commission d'énergie du Nord canadien ne s'oppose pas à une loi particulière nous donnant une zone tarifaire et fonctionnant en vertu d'une commission d'utilités publiques.

Le président: Je vais aborder ce problème. J'ai un certain nombre d'autres questions à propos de la zone de tarification.

J'essaie de comprendre comment vous imaginez résoudre ce qui me semble une contradiction. Fondamentalement, vous voulez acheter cette usine à Whitehorse dans l'intérêt des consommateurs de cette localité?

M. Wybrew: Fondamentalement, c'est exact.

Le président: En même temps, vous dites que vous n'êtes pas opposé à une certaine péréquation dans le Yukon.

Voyons cela: si vous êtes maire de Whitehorse et que vous pouvez emporter la décision en ce qui concerne l'exploitation de

[*Texte*]

because you bought the plant and you are the owner, then in that situation, you are going to be under pressure, are you not, from your own consumers and the people who elect you in Whitehorse to supply power at the cheapest rates possible in Whitehorse?

It is not going to concern you particularly, as Mayor of Whitehorse, whether the people in Mayo and elsewhere have much lower rates, and you are not going to be particularly interested as Mayor of Whitehorse in using some of your local profit in Whitehorse, from your plant operation, to lower the rates in some of the smaller communities throughout the Yukon? Is this fair enough?

Mr. Wybrew: That is fair enough.

Let us take an area like Anvil. Why should not Anvil, or the federal government which wants to participate in that wealth, produce the money for a grid to Anvil so that we can provide the power?

The Chairman: The Anvil question, it seems to me, if I remember, was answered by Mr. Lowe. Perhaps we could ask him for clarification on just who subsidizes who in this Anvil operation. We might ask him to clarify this right now. Mr. Lowe?

Mr. Nielsen: If we do that, we are going to get into a lot of questions.

The Chairman: Do you mind?

Mr. Nielsen: I have no objection but if you brought him back, I would want to get in some questions on that Anvil operation myself.

The Chairman: All right. We will have a go at it.

Mr. Rock: Am I still on the list, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes, you are. Sorry, Mr. Rock.

Mr. Rock: No, I just wondered, And who is still questioning? Is it Yukon Eric or who?

The Chairman: No. Mr. Lowe will be speaking.

Mr. Lowe, I wonder if you could clarify this point that has been raised about who is subsidizing who in the Anvil-Whitehorse set-up?

Mr. J. M. Lowe (General Manager, Northern Canada Power Commission): Yes. I was very interested to note Mr. Wybrew's comments about the profit in the years previous to 1969 at Whitehorse. He mentioned the figure of something in excess of $100,000. I think his line of reasoning was that if, for instance, this year we were not forecasting any profit or any surplus to any great extent at Whitehorse, then it would follow that the city of Whitehorse is subsidizing Anvil mining, because the profit or the surplus is dropping.

However, we should point out that, at the time the Whitehorse plant was expanded, it was expanded for two reason, Mr. Chairman, and they were to supply the increasing load in the city of Whitehorse and the area south of Whitehorse, as well as Anvil

[*Interprétation*]

l'hydro à Whitehorse car vous avez acheté l'usine et vous en êtes propriétaire, dans ce cas, n'allez-vous donc pas subir des pressions de la part de vos propres consommateurs et de vos électeurs pour que vous fournissiez à Whitehorse de l'énergie aux tarifs le plus bas possible?

En tant que maire de Whitehorse, vous n'allez pas vous préoccuper particulièrement si les habitants de Mayo ou d'ailleurs ont des tarifs plus bas, et, en tant que maire de Whitehorse, vous n'aurez pas tellement intérêt à utiliser certains des bénéfices que vous tirerez de l'exploitation de votre usine de Whitehorse pour abaisser les tarifs des autres petites villes du Yukon? C'est bien cela?

M. Wybrew: C'est bien cela.

Prenons le cas d'une région comme Anvil. Pourquoi Anvil ne recevrait-elle pas, ou pourquoi le gouvernement fédéral qui désire participer à cette prospérité n'accorderait-il pas à Anvil des crédits de façon à ce que nous puissions fournir l'énergie?

Le président: Il me semble, si je me souviens bien, que M. Lowe a déjà répondu aux problèmes d'Anvil. Nous pourrions peut être lui demander d'éclaircir la question de savoir qui fournit des crédits à qui en ce qui concerne Anvil. Nous pourrions lui demander d'éclaircir ce point dès maintenant. M. Lowe?

M. Nielsen: Si nous le faisons, nous allons nous lancer dans un tas de questions.

Le président: Vous n'êtes pas d'accord?

M. Nielsen: Je ne vois aucune objection, mais si vous lui demandez de revenir, je voudrais lui poser moi-même quelques questions à propos d'Anvil.

Le président: Très bien. Nous allons nous en occuper.

M. Rock: Monsieur le président, est-ce que je figure toujours sur la liste?

Le président: Oui, vous êtes toujours sur la liste. Je m'excuse, monsieur Rock.

M. Rock: Non, ce n'était qu'une question. Qui pose des questions?

Le président: C'est M. Lowe qui va prendre la parole.

Monsieur Lowe, j'aimerais que vous puissiez répondre à la question de savoir qui fournit les crédits à qui dans l'opération Anvil-Whitehorse?

M. J. M. Lowe (Directeur général, Commission de l'énergie du nord canadien): Oui. J'ai été très intéressé par ce qu'à dit M. Wybrew à propos des bénéfices réalisés à Whitehorse antérieurement à 1969. Il a cité le chiffre d'un excédent d'environ $100,000. Je pense que son raisonnement était le suivant, si par exemple cette année nous ne prévoyons aucun bénéfice ou aucun excédent important à Whitehorse, il s'en suivrait que la ville de Whitehorse accorderait des crédits aux mines d'Anvil car le bénéfice ou l'excédent est en diminution.

Cependant, il nous faut signaler qu'à l'époque où l'usine de Whitehorse fut étendue, elle le fut pour deux raisons, monsieur le président, à savoir, pour répondre aux besoins croissants de la ville de Whitehorse et de la région sud, ainsi que ceux des mines d'Anvil.

[*Text*]

minings. I think it would be fair to say that had Anvil mining not come along, then there would have been a distinct possibility that the wholesale rate charged by NCPC at Whitehorse would have been raised to cover the increased capacity which we would have installed to cover the growing loads at Whitehorse.

As we see it, there was a mutual benefit in expanding the hydro plant with one more unit and putting in the diesel units, etc. to provide extra capacity. I do not think it is fair to say that one area is subsidizing another. It is a larger central plant from which there is an economy of scale realized.

The Chairman: Mr. Nielsen, do you have any questions to ask Mr. Lowe?

Mr. Nielsen: Would it not be fairer, Mr. Lowe, not to say, as you have done, that had Anvil not come along, the rate would have been raised to cover the increasing load at Whitehorse but rather that the increase was made because of the factual knowledge in NCPC that New Imperial Mines Limited was going to go into production, that Arctic Mines Limited was going to go into production, and that Venus Mines Limited was going to go into production and that, in anticipation of these three developments as well as Anvil, NCPC came to the conclusion that they had to increase the capacity at Whitehorse in order to supply these four developments? Then, when you speak of south of Whitehorse, Venus, Arctic and New Imperial—all these developments—are south of Whitehorse, or southwest of Whitehorse. Is that not right?

• 1235

Mr. Lowe: Yes, Mr. Chairman, that is correct, but at the same time there is also a general increase in the city of Whitehorse because all these developments virtually funnel throuth Whitehorse.

There have been significant increases in residential areas in Whitehorse, and industrial areas, basically, I think, to handle the increased freight passing through Whitehorse. Therefore, there is a general increase; and I do not think anyone can put his finger on one specific area, one specific mine, one specific part of the city of Whitehorse, and say that the general increase was due primarily to this. It is a general development of the Whitehorse area of the Yukon.

Mr. Nielsen: I think it would be more accurate to say would it not, Mr. Lowe, that it was not because of an increase of freight but rather an increasing population in Whitehorse, due to the development of mines in the proximity of Whitehorse? Because of the increasing population by reason of these developments, the load was increasing, calling upon the Whitehorse plant to be expanded?

Mr. Lowe: Yes, it is partially residential increase, Mr. Chairman; but generally speaking, industrial increases far outstrip the actual increase in kilowatt demand by virtue of houses. It takes many, many houses, it takes a very large town, to equal the load of a mine.

Mr. Nielsen: That is precisely my point, Mr. Chairman. The increasing demands being placed upon the plant at Whitehorse were a result of these mineral developments. Had none of them gone ahead, the plant expansion of NCPC would not have been required.

[*Interpretation*]

Je crois qu'il est juste de dire que si le problème des mines d'Anvil ne c'était pas posé, il aurait été alors possible que le tarif de gros demandé par la CENC à Whitehorse ait été augmenté afin de mettre en place les installations nécessaires aux besoins croissants de Whitehorse.

Nous constatons donc, qu'accroître d'une unité supplémentaire l'usine Hydro électrique et installer des unités diesels etc. afin d'avoir une capacité accrue présentait des avantages réciproques. Je ne pense pas qu'il soit juste de dire qu'une région fournit des crédits à l'autre. Il s'agit d'une usine centrale plus grande qui permet de réaliser de très importantes économies.

Le président: Monsieur Neilsen, désirez-vous poser d'autres questions à M. Lowe?

M. Nielsen: Ne pensez-vous pas, monsieur Lowe, qu'il serait préférable de ne pas dire, comme vous l'avez fait, que si le problème d'Anvil ne c'était pas posé, les tarifs auraient été augmentés afin de faire face aux besoins accrus de Whitehorse, mais de dire plutôt que cette augmentation était due au fait que la CENC savait que la New Imperial Mines Limited, L'Arctic Mines Limited, et Venus Mines Limited étaient sur le point de produire, et que, pour anticiper ces trois installations ainsi que celle d'Anvil, la CENC est arrivée à la conclusion qu'il lui fallait accroître la capacité de Whitehorse afin de répondre aux besoins de ces quatre installations? Donc, lorsque vous parlez du sud de Whitehorse, les installations de Venus, d'Arctic et de New Imperial se trouvent au sud de Whitehorse, au sud-ouest de Whitehorse. Est-ce exact?

M. Lowe: Oui, monsieur le président, c'est exact, mais en même temps, on constate un besoin croissant de la ville de Whitehorse, elles sont virtuellement reliées à Whitehorse.

Il y a eu des accroissements importants dans les zones résidentielles de Whitehorse et dans les zones industrielles, dus principalement, à mons avis, à la manipulation de plus en plus de marchandises passant par Whitehorse. Par conséquent, il y a une augmentation générale; et je ne pense pas qu'on puisse dire que tel ou tel secteur, que telle ou telle mine, ou que telle ou telle partie de la ville de Whitehorse en soit la cause primaire. Il s'agit d'une expansion générale de la région de Whitehorse, au Yukon.

M. Nielsen: Je crois qu'il serait plus exact de dire, n'est-ce pas, monsieur Lowe, que ce n'était pas dû à un accroissement du trafic de marchandises mais plutôt à un accroissement de la population de Whitehorse, conséquence de l'ouverture de mines à proximité de Whitehorse? Parce que l'accroissement de la population à cause de ces installations, la consommation augmentait, nécessitant une augmentation de la capacité de l'usine de Whitehorse?

M. Lowe: Oui, c'est en partie dû à l'accroissement de la population, monsieur le président; mais d'une manière générale, les besoins industriels dépassent de loin les besoins domestiques en kilowatts. Il n'y a qu'une très grande ville qui puisse égaler la consommation d'une mine.

M. Nielsen: C'est exactement ce que je veux dire, monsieur le président. Les besoins croissants auxquels faisait face l'usine de Whitehorse étaient la conséquence de ces installations minières. Si aucune n'avait été implantée, l'accroissement en capacité de l'usine de la CENC n'aurait pas eu lieu d'être.

[*Texte*]

Mr. Lowe: Mr. Chairman, the only way I could answer this is to say that if the Whitehorse situation has stayed static, had not grown from where it was in 1965 or 1966, then, to that extent, Mr. Nielsen is entirely correct: we certainly would not have added any generating capacity. But the fact is that the load in Whitehorse and in the area served by the Whitehorse generating plant did increase. I do not think anybody has mentioned that the city of Whitehorse is subsidizing New Imperial Mines, for instance, or vice versa.

Mr. Nielsen: I did not think I had overlooked that. Precisely my point, though.

Just one last follow-up on that. It is because of these peripheral developments of the mining industry around Whitehorse that the capacity had to be increased and that we have the situation that we are saddled with today.

Mr. Lowe: Yes, but, Mr. Chairman, let us not forget that when the Whitehorse plant was built in 1958 to serve the city of Whitehorse, and the city of Whitehorse alone, that our wholesale rate was 2½ cents per kilowatt hour. Today it is 1¼ cents per kilowatt hour. Therefore, the invreased volume, regardless of the source, has resulted in the rate decrease and this is progress.

Mr. Nielsen: Just on the other side of the coin, Mr. Chairman. I think this statistic should be put side by side with that which has just been cited by Mr. Lowe, that at the time the Whitehorse plant was established in 1958, the rate was indeed 2 ½ cents, and at that same time the retail rate was $10.10 and that has been progressively reduced—that is, according to my recollection of Mr. Lowe's own testimony—to 2½ cents per KWH. So that, whatever rate reductions have been passed on by NCPC to the distributors, have been passed on, and then some, by the distributor to the consumer.

The Chairman: Have you finished, Mr. Nielsen?

Mr. Nielsen: Yes.

The Chairman: Mr. Rock.

Mr. Rock: Mr. Chairman, can I just ask Mr. Lowe a question, too, before he leaves?

The Chairman: Yes.

Mr. Rock: There are intentions in the bill to have zones established, are there not?

Mr. Lowe: Yes, Mr. Chairman. They have not been established yet. One of the ideas was to have the new territorial members participate in the actual discussion and definition of zones.

Mr. Rock: Mr. Mayor, I understand, you being a mayor, your fighting for your municipality, and I congratulate you on that. After all, it is your duty and your job. You want to control the power within your municipality, set your own rates, buy the power plant and run your own business. At the same time, if this does not happen you prefer that the Yukon Territory be a zone in itself. This is what I recollect. I am just getting back to what the Chairman was saying.

Mr. Wybrew: That is correct, sir.

[*Interprétation*]

M. Lowe: Monsieur le président, la seule manière de répondre c'est de dire que si la situation à Whitehorse était restée statique, était restée au stade de 1965 ou de 1966, alors, dans cette mesure, M. Nielsen a entièrement raison: nous n'aurions certainement pas augmenté la capacité génératrice. Mais, il n'en reste pas moins, que la consommation de Whitehorse et de la région desservie par l'usine de Whitehorse a augmenté. Je ne crois pas qu'on ait mentionné que la ville de Whitehorse subventionne les mines de la *New Imperial,* par exemple, et vice-versa.

M. Nielsen: Je ne pensais pas avoir négligé cela. Pourtant, c'est précisément ce qui m'intéresse.

Encore une petite chose à ce sujet. C'est à cause de ces installations périphétiques de l'industrie minière autour de Whitehorse qu'on a dû augmenter la capacité et que nous nous trouvons dans cette situation aujourd'hui.

M. Lowe: Oui, mais, monsieur le président, n'oublions pas que lorsque l'usine de Whitehorse a été construite en 1958 pour desservir la ville de Whitehorse, et la ville de Whitehorse seule, notre tarif de gros était de 2½ cents par kilowatte heure. Aujourd'hui il est de 1¼ cent. Par conséquent, l'augmentation du volume, quelle que soit la source, a eu pour conséquence la diminution du tarif, et ça, c'est un progrès.

M. Nielsen: J'aimerais ajouter une chose à ceci, monsieur le président. Je pense que cette statistique devrait être placée à côté de celle qui vient d'être citée par M. Lowe, à savoir qu'à l'époque où l'usine a été créée en 1958, le tarif était, réellement, de 2½ cents, et qu'à la même époque le tarif de détail était de $10.10 et qu'il a été progressivement réduit, si je me souviens bien de ce que M. Lowe a dit, à 2½ cents par kilowatt heure. Si bien, que quelles que soient les réductions de tarif accordées aux distributeurs par la CENC, ont été accordées aux consommateurs par le distributeur.

Le président: Avez-vous terminé, monsieur Nielsen?

M. Nielsen: Oui.

Le président: Monsieur Rock.

M. Rock: Monsieur le président, puis-je aussi poser une question à M. Lowe avant qu'il ne parte?

Le président: Oui.

M. Rock: Il est question dans le bill de créer des zones, est-ce exact?

M. Lowe: Oui, monsieur le président. Elles n'ont pas encore été créées. Il était question, entre autres, de faire participer les nouveaux membres territoriaux à la discussion quant à la définition des zones.

M. Rock: Monsieur le maire, je comprends, qu'étant maire, vous combattiez pour votre municipalité, et je vous en félicite. Après tout, c'est votre devoir et votre travail. Vous voulez avoir le contrôle de l'électricité dans votre municipalité, fixer vos propres tarifs, acheter l'usine hydro-électrique et l'exploiter vous-même. Simultanément, si cela ne se peut vous préférez que le territoire du Yukon représente une seule zone. C'est ce dont je me souviens. Je reviens sur ce que le président disait.

M. Wybrew: C'est exact, monsieur.

[*Text*]

Mr. Rock: But you are against what some say is the subsidizing of the whole Northwest Territories by the Yukon?

Mr. Wybrew: I would sooner that you did not say Northwest Territories. I would sooner that you said an area outside the Yukon.

Mr. Rock: An area outside the Yukon?

Mr. Wybrew: Yes. A user outside the Yukon.

Mr. Rock: Yet, in your own municipality, if you control your own power there, the benefits that your municipal ratepayers would be receiving would not benefit anyone outside your municipality—the rest of the Yukon? You are looking after your own affairs there; this is what you are fighting for. You prefer that you run your own business there and control your own rates within your own municipality?

Mr. Wybrew: Right. There is this to be considered, of course, and again I emphasize this, that any activity within the Yukon benefits everybody in the Yukon. It would behoove us to assist the development of any area that required power at a proper rate.

• 1240

As I say, they have an act to say it goes ahead. A power grid would be established perhaps on the other side of the B. C. border from that plant, and we would certainly not refrain from selling them power at a reasonable rate for that specific purpose so that they could develop and benefit the rest of us in the way of employment and our whole economy.

Mr. Rock: Presently speaking, when it comes to your waterworks system do you have a filtration plant and do you sell water to the population of your municipality?

Mr. Wybrew: Yes, we have a water system.

Mr. Rock: Does the cost of your water reflect the rate that you charge for your water or are you making a profit on your water?

Mr. Wybrew: We are charging a rate that will amortize the installation. It is a 30-year debt. To the best of my knowledge the design of the system was agreed to at the federal level. This includes the sewer system as well, and in my opinion both systems are poor, so we are forced to charge a rate to pay that off in 30 years, which is too long in the first place. However we are getting into another argument when we start talking about . . .

Mr. Rock: No, Mr. Mayor, I am asking this question because quite a few municipalities use a water rate as a tax rise. In other words, quite often when they need revenue—not considering what the cost of the water is—they wil charge more for the water for the purpose of raising taxes to get more revenue. There are municipalities in Canada that make up to a 200 or 300 per cent profit on their water, according to what it costs and according to what they are charging. This is why I am asking whether you people are doing the same thing. The reason I ask this is because some municipalities that also have their own electrical distribution systems sometimes put on a

[*Interpretation*]

M. Rock: Mais vous êtes contre ce que certains appellent la subvention de tous les Territoires du Nord-Ouest par le Yukon?

M. Wybrew: Je préférerais que vous ne disiez pas les Territoires du Nord-Ouest. Je préférerais que vous disiez une région extérieure au Yukon.

M. Rock: Une région extérieure au Yukon?

M. Wybrew: Oui. Un utilisateur extérieur au Yukon.

M. Rock: Cependant, dans votre propre municipalité, si vous aviez le contrôle de votre propre énergie, les profits que vos contribuables municipaux percevraient ne bénéficieraient à personne hors de votre municipalité, le reste du Yukon? Vous vous occupez de vos propres affaires; c'est ce pourquoi vous vous battez. Vous préférez être votre propre patron et contrôler votre propre tarif à l'intérieur de votre municipalité?

M. Wybrew: Exact. Il faut en tenir compte, bien entendu, et je répète, et j'insiste, que toute activité à l'intérieur du Yukon doit profiter au Yukon. Il nous incomberait d'aider au développement de toute région qui aurait besoin d'énergie à un tarif raisonnable. Comme je le dis, ils ont une mesure pour dire que cela progresse. On pourrait peut-être établir un réseau de l'autre côté de la frontière de la Colombie-Britannique à partir de cette usine, et assurément nous n'hésiterions pas à leur vendre de l'énergie à un taux raisonnable dans cette région particulière et ainsi nous pourrions participer au développement et au bénéfice en ce qui concerne l'emploi et toute notre économie.

M. Rock: A proprement parler, lorsqu'il s'agit de notre système de construction hydraulique, avez-vous une usine de filtration des eaux et vendez-vous de cet eau à la population de votre municipalité?

M. Wybrew: En effet, nous avons un système hydraulique.

M. Rock: Est-ce que le prix de revient de votre eau correspond au prix que vous en demandez, ou est-ce que vous réalisez des bénéfices?

M. Wybrew: Nous demandons un prix qui permet d'amortir l'installation. Il s'agit d'une dette de 30 ans. Pour autant que je sache l'accord pour la conception de ce système a été donné au niveau fédéral. Le système de tout à l'égout y est compris aussi bien, et selon moi les deux systèmes sont mauvais, c'est pourquoi nous sommes amenés à demander un prix qui nous permet d'éponger la dette en 30 ans, ce qui d'abord est trop long. Cependant, nous abordons un autre sujet lorsque nous commençons à parler de . . .

M. Rock: Non, monsieur le Maire, je pose cette question qu'à quelques municipalités qui se sauvent du prix de l'eau pour augmenter les impôts. En d'autres termes, il arrive assez souvent que lorsque ces municipalités ont besoin de revenu, sans tenir compte de ce que le prix de l'eau représente exactement, elles font payer davantage l'eau dans le simple but d'augmenter les impôts et obtenir de plus grands revenus. Il y a au Canada des municipalités qui réalisent des bénéfices de 200 à 300 p. 100 sur l'eau, selon le prix à laquelle elle revient et selon ce qu'elle demande. C'est la raison pour laquelle je demande si vous autre vous faites la même chose. La

[*Texte*]

rate according to the amount of revenue they need rather than the cost, and this is the reason I am asking about that.

Mr. Wybrew: Yes. As a matter of fact, we must take from general revenue in order to operate. Our water and sewer charge is not sufficient to pay for the operating costs and the payment of the debt.

Mr. Rock: Yes, but you are mixing sewer charges and water charges which are two different things.

• 1245

Mr. Wybrew: All right. We can break it down for you. The water does not pay for itself. We must assist it.

Mr. Rock: Do you charge by meter or by the household?

Mr. Wybrew: By household.

Mr. Rock: By household.

Mr. Wybrew: We are now in the process of installing meters to completely control the bleeder system. You have a bleeder system and it is a very expensive one and it is nine feet deep, you see, so we are installing meters to cut down on those who are abusing the situation.

Mr. Rock: What would the average householder have to pay for water per annum? Is it $30 a year or $20 a year?

Mr. Wybrew: No, no. We are quite high. We lump them together, as I say, and it costs $10 a month for both services. I am sorry, it is $9 and $2.

Mr. Rock: Of course, you are charging the sewer system with it so I cannot . . .

Mr. Wybrew: No, $9 and $2.

Mr. Rock: It is $9 and $2?

Mr. Wybrew: It works out to about $2 for the sewer system.

Mr. Rock: Well, $9 a month is very, very high; extremely high, in fact.

Mr. Wybrew: Yes. That is what I am telling you about, the cost of living in the North. You have things down here that you take for granted. Our costs of basic services in the North are so high that we cannot provide a closed-in swimming pool for the kiddies or proper recreation facilities for senior citizens. We cannot afford these things. This is why we are so concerned about things of this nature.

Mr. Rock: Yes. You also mentioned that you are in favour of a Public Service Commission to regulate rates in the area. Do you think this is necessary if you are going to have one commission distributing power throughout the Northwest Territories and the Yukon? Is there any reason to have a Public Service Commission regulate rates if you are going to have one concern distributing power throughout the whole area?

Mr. Wybrew: Yes, I say so definitely.

[*Interprétation*]

raison pour laquelle j'ai posé cette question est que certaines municipalités qui possèdent également leur propre système de distribution électrique, fixent souvent un taux en fonction de la somme du revenu dont elles ont besoin plutôt qu'en fonction du prix, et ceci est la raison pour laquelle je pose la question.

M. Wybrew: En effet, il nous faut puiser dans le revenu général afin de pouvoir fonctionner. Les prix que nous demandons pour l'eau et de tout à l'égout ne sont pas suffisants pour payer les frais de fonctionnement et absorber la dette.

M. Rock: C'est exact, mais vous mêlez les prix que vous demandez pour le tout à l'égout et ceux que vous demandez pour l'eau, il s'agit là de deux choses différentes.

M. Wybrew: Très bien. Nous allons vous les donner séparément. L'eau ne se suffit pas à elle même. Il nous faut l'aider.

M. Rock: Mesurez-vous l'eau au compteur ou à la maisonnée?

M. Wybrew: Par maisonnée.

M. Rock: Par maisonnée.

M. Wybrew: Nous sommes à installer des compteurs afin de pouvoir contrôler notre système d'une façon complète. Notre système est très dispendieux, il a 9 pieds de creux et nous installons des compteurs afin de réduire les abus.

M. Rock: Combien un chef de famille doit-il payer pour l'eau par année? Est-ce $30 ou $20 par année?

M. Wybrew: Non. C'est beaucoup plus cher. Nous mettons les deux ensemble et cela coûte $10 par mois pour les deux services. Je m'excuse, c'est $9 et $2.

M. Rock: Naturellement, vous comptez le service des eaux-vannes et je ne peux pas . . .

M. Wybrew: Non, $9 et $2.

M. Rock: C'est $9 et $2?

M. Wybrew: Cela revient à $2 pour le système d'égout.

M. Rock: Très bien, $9 par mois c'est très cher c'est extrêmement cher.

M. Wybrew: Oui. C'est ce que je vous dis à propos du coût de la vie dans le Nord. Ici il y a des choses que vous prenez pour acquis. Dans le Nord, le coût des services de base est tellement élevé que nous ne pouvons pas fournir une pataugeuse pour les enfants ou les services récréatifs appropriés aux personnes âgées. Nous ne pouvons nous les permettre. Voilà pourquoi nous nous inquiétons de cette situation.

M. Rock: Oui. Vous dites que vous êtes en faveur d'une Commission de la fonction publique pour réglementer les taux dans cette région. Croyez-vous que cela est nécessaire si vous êtes pour avoir une commission qui distribuera l'énergie dans tous les Territoires du Nord-Ouest et le Yukon? Est-ce vraiment nécessaire?

M. Wybrew: Oui, sans aucun doute.

[*Text*]

The Chairman: The mayor answered that question earlier, Mr. Rock. Perhaps he could summarize his earlier arguments and that would handle that question.

Mr. Wybrew: Yes. We said firstly that we should be declared a rate zone and that we should have a Public Utilities Commission for the Yukon. Also, that the Northwest Territories should have a Public Utilities Commission, but they have legislation for this so I suppose it would not apply unless you included it in the act. However, I cannot argue on their behalf because they may disagree with what I am saying. I can only speak for our area, and we definitely wish to have a Public Utilities Commission, a rate zone for the Yukon for the protection of those who live in the Yukon and certainly to guide those who may take this Committee's place—the gentlemen over there who may take your place in the future—and foul the whole thing up regardless of their good intentions because it is not specified and we disagree without specific legislation. This is the reason, you see.

Mr. Rock: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Nielsen: I have some questions arising out of Mr. Rock's, Mr. Chairman.

The Chairman: Yes.

Mr. Nielsen: Mr. Wybrew, you have already said that you are concerned with the development of the whole of the Yukon. Is that correct?

Mr. Wybrew: That is correct.

Mr. Nielsen: Is it not your assessment of the views of the citizens of Whitehorse that they are in favour of rate equalization throughout the whole of the Yukon and that they are in agreement with revenues derived from their consumption of power being applied toward Yukon rate equalization? Is that not the feeling of the citizens of Whitehorse?

Mr. Wybrew: For the development of the Yukon, yes.

Mr. Nielsen: Having regard to the history of the development of your water and sewer system in the city of Whitehorse, is it not your understanding that this system was designed and installed by the federal government and that the terms of repayment of the loans advanced for this purpose required the city of Whitehorse to set the rate of $9 and $2 for the purpose of repaying this loan to the federal government? This in fact was designed by the federal government.

• 1250

Mr. Wybrew: This is right.

The Chairman: Further to Mr. Nielsen's question, because I find a contradiction in the answer. You have just answered Mr. Nielsen to the effect that the people of Whitehorse would not be opposed to an equalization system.

Mr. Nielsen: I put it that they would be agreeable to it.

The Chairman: That they would be agreeable to an equalization of rates throughout the Yukon? Right.

How do you reconcile this—and I feel that this is the case, I am sure it is the case—with the desire of your council to purchase the

[*Interpretation*]

Le président: Le maire a déjà répondu à cette question, monsieur Rock. Il pourrait peut-être résumer ses déclarations et cela répondra à cette question.

M. Wybrew: Oui. Premièrement, nous avons déclaré que nous devrions être considérés comme une zone tarifaire et que nous devrions avoir une commission des utilités publiques pour le Yukon. Les Territoires du Nord-Ouest devraient aussi avoir une commission des utilités publiques, mais ils ont une loi à ce sujet donc je suppose que cela ne s'appliquerait pas à moins de l'inclure dans la loi. De toute façon, je ne peux me prononcer en leur nom, ils ne seraient peut-être pas d'accord avec moi. Je ne peux parler que pour notre région et nous voulons absolument avoir une commission des utilités publiques, nous voulons que le Yukon soit une zone tarifaire pour la protection de ses résidents. Nous voulons que cela soit inscrit dans la loi afin d'éclairer ceux qui viendront après vous ceux qui vous remplaceront sur le Comité. Voilà la raison.

M. Rock: Merci, monsieur le président.

M. Nielsen: J'aurais quelques questions sur ce que M. Rock vient de dire, monsieur le président.

Le président: Oui.

M. Nielsen: Monsieur Wybrew, vous avez dit n'est-ce pas, que le développement du Yukon vous intéresse?

M. Wybrew: C'est exact.

M. Nielsen: Est-ce que les citoyens de Whitehorse ne sont pas en faveur de la péréquation des taux par tout le Territoire du Yukon et qu'ils sont d'accord pour que les revenus dérivés de leur consommation d'énergie soient appliqués à la péréquation des taux au Yukon? N'est-ce pas là ce que les citoyens de Whitehorse pensent?

M. Wybrew: Oui, pour le développement du Yukon.

M. Nielsen: En ce qui a trait à l'historique de l'installation de votre système d'égout et d'eau dans la ville de Whitehorse, est-ce que ce système n'a pas été conçu et installé par le gouvernement fédéral et les conditions de remboursement des prêts effectués à cet effet n'ont-ils pas obligé la ville de Whitehorse d'établir un taux de $9 et de $2 en vue de rembourser le prêt du gouvernement fédéral? En fait ceci a été conçu par le gouvernement fédéral.

M. Wybrew: C'est exact.

Le président: A propos de la question de M. Nielsen, car je constate une contradiction dans la réponse. Vous avez simplement répondu à M. Nielsen que les habitants de Whitehorse ne s'opposeraient pas à un système de péréquation.

M. Nielsen: J'ai dit qu'ils seraient favorables à ce système.

Le président: Qu'ils seraient favorables à une péréquation des tarifs dans tout le Yukon? D'accord.

Comment accordez-vous cela—et je pense que c'est le cas, j'en suis sûr—avec le désir de votre Conseil d'acheter l'usine de

[*Texte*]

plant at Whitehorse to reduce the rates, primarily, of the people in Whitehorse, and to use municipal funds to a degree for this purpose? Are the municipal citizens of Whitehorse prepared to dip into their own pockets, as, in effect, this would be the case if they were to finance the purchase of the plant in Whitehorse? Are they prepared to dip into their pockets to help equalize the rates elsewhere in the Yukon, directly through their municipality?

They may not be opposed to doing this, sort of, as citizens of the Yukon and citizens of Canada; but do you not think that there would be strong pressure on you eventually, as mayor, from the citizens of Whitehorse, to say: all right, let us make this plant work for our benefit and never mind the rest of the people.

Mr. Nielsen: With great respect, Mr. Chairman, that is putting matters very unfairly because there is evidence before this committee that the Whitehorse operation is making significant profits, large enough to sustain the whole of the plant and still apply rate equalization throughout the Yukon.

With the greatest respect, Mr. Chairman, what you are endeavouring to do is to have this witness change his testimony to the detriment of his own recommendations. He has already testified that rate equalization is desired by all Yukoners and is sought after by the citizens of Whitehorse.

Mr. Rock: I like the way Mr. Nielsen testifies. This is not a court.

The Chairman: Mr. Mayor, if you want to make any further comments on the Whitehorse plant, fine. If not, I have one further question I would like to ask.

Mr. Wybrew: Further in answer to your question: in all fairness, Mr. Chairman, if the municipality owned the NCPC installation in Whitehorse, you can rest assured that the people of Whitehorse would sell that power to any source, other than the Whitehorse consumer, at cost for the development of the area concerned.

The Chairman: All right. I think that is clear now.

The second question that I have has to do with the zone. You indicated earlier that this bill should specify the Yukon as a rate zone.

I put the following question to you: if, after analysis, it turns out that the Great Bear River development is the most economic and most sensible large development for the immediate future in the western Northwest Territories and in the Yukon, and that it is sufficient to supply the needs for a number of years of both areas, it would seem to me that you might end up with a situation where it would be to the Yukon's benefit and to the benefit of the consumers of the Yukon that the zone perhaps include the major industrialized parts of the Yukon and the major industrialized or to-be-industrialized parts of the western Northwest Territories; and there may be a real advantage to the Yukon consumer in such a zone being fixed.

Given a situation like this, would you still be opposed? We do not know that this is going to be the case, that the Great Bear development will make more sense. We do not know for sure, for example, that a pipeline development will occur along the

[*Interprétation*]

Whitehorse afin de diminuer les tarifs, d'abord, des habitants de Whitehorse, et d'utiliser dans une certaine mesure les crédits municipaux dans ce but? Les citoyens de Whitehorse sont-ils prêts à sortir de l'argent de leurs propres poches comme ce serait effectivement le cas s'ils devaient financer l'achat de l'usine de Whitehorse? Sont-ils prêts à payer pour aider l'égalisation des tarifs dans tout le Yukon, par l'intermédiaire de leur municipalité?

Dans une certaine mesure, il se peut qu'ils ne s'y opposent pas, en tant que citoyens du Yukon et citoyens du Canada; mais ne pensez-vous pas, qu'éventuellement les habitants de Whitehorse effectueront sur vous, en tant que vous, de fortes pressions et diront: d'accord, faisons fonctionner cette usine pour nous-mêmes et ne nous préoccupons pas des autres?

M. Nielsen: Monsieur le président, avec le plus grand respect, je dois dire que c'est là présenter les choses de façon partiale car la preuve a été faite devant ce Comité que l'entreprise de Whitehorse réalise des bénéfices importants, largement suffisants pour l'ensemble de l'usine et pour réaliser une péréquation des tarifs dans tout le Yukon.

Monsieur le président, avec le plus grand respect, je voudrais dire que vous êtes en train d'essayer que le témoin change son témoignage au détriment de ses propres propositions. Il a déjà déclaré que la péréquation des tarifs est souhaitée par tous les habitants du Yukon et recherchée par les citoyens de Whitehorse.

M. Rock: J'aime la façon dont M. Nielsen témoigne. Ce n'est pas un tribunal.

Le président: Monsieur le maire, si vous désirez faire de plus amples observations à propos de l'usine de Whitehorse, c'est très bien. Sinon, je voudrais vous poser une autre question.

M. Wybrew: Toujours à propos de votre question: en toute honnêteté, monsieur le président, si la municipalité possédait l'installation de la CENC à Whitehorse, je puis vous assurer que cette énergie ne sera pas uniquement vendue au consommateur de Whitehorse, mais au prix coûtant pour le développement de toute région intéressée.

Le président: Très bien. Je pense que la question est claire maintenant.

La seconde question que je voudrais poser a trait au zonage. Vous avez signalé antérieurement que ce Bill devrait faire du Yukon une zone tarifaire.

Je vous pose la question suivante: Si, après analyse, il s'avère que le développement du lac du Grand Ours est le plus économique et le plus important pour l'avenir immédiat de l'ouest des Territoires du Nord-Ouest, et du Yukon, et qu'il suffit à couvrir les besoins pendant un certain nombre d'années des deux régions, il me semble que vous devriez aboutir à une situation où l'intérêt du Yukon et l'intérêt des consommateurs du Yokon seraient que la zone comprenne peut-être les parties les plus industrialisées du Yukon et les parties les plus industrialisées ou à industrialiser des Territoires du Nord-Ouest, et où l'intérêt du consommateur du Yukon serait qu'une telle zone soit déterminée.

Dans le cas d'une telle situation, seriez-vous toujours opposé? Nous ne savons pas si ce sera le cas, à savoir que le développement du Grand Ours se révélera plus intéressant. Par exemple, nous ne savons s'il est certain qu'un pipeline sera installé le long de la vallée

[*Text*]

Mackenzie valley which conceivably could engender demands that would make the development of a power source in the Great Bear area or elsewhere more economie along the Mackenzie valley than somewhere in the Yukon. We do not know these things for sure yet but supposing these things were to happen, would you not agree that this might be to the Yukon consumers' advantage to have a zone overlapping?

• 1255

I think we all agree with you that it does not make any sense to have Frobisher Bay or some of the Arctic areas included in a Yukon zone, there is no argument there, but there may be an overlapping into the territory down in the southeast corner.

Mr. Wybrew: I see your point. Mr. Chairman, if that should happen our zone would not be against discussing the question of a lower rate source. We would still like to be established as a rate zone.

The Chairman: I suppose it really boils down to a question of semantics. If the NCPC wanted to make a profit, supposing the power produced in the Northwest Territories was considerably cheaper than anything produced in the Yukon, and there was a separate rate zone in the Yukon, and the NCPC wanted to balance things out, they could charge the Yukon a higher rate or a lower rate and it would have the same effect as being in the same rate zone, I suppose.

Mr. Nielsen: Why not, it could be priced at the border.

The Chairman: Are there any other questions?

Mr. Nielsen: Before the Committee rises, Mr. Chairman, in view of the fact that there is quite a number of unexplained proposals in the brief from the Whitehorse Chamber of Commerce, particularly the phrase "peripheral economic areas," might I suggest that the Committee request the President or one of the other officers of the Chamber to appear before the Committee to present their brief so that Committee members can ask for the explanation of the various terminologies used by the Chamber. I must confess that I do not know what the Chamber means by "peripheral economic areas." Nowhere in their brief—no we are examining the Mayor of Whitehorse, not the Chamber of Commerce.

Mr. Rock: I know, but I would assume it is just as the Chairman mentioned before.

Mr. Nielsen: I do not think we can come to that assumption.

Mr. Rock: No, but right now the confusion arises because that is not what they mean.

Mr. Nielsen: Because of the doubt I think the Committee should have one of the officers from the Chamber of Commerce. I will leave that one to be dealt with and then I will raise my other point.

The Chairman: Mr. Nielsen, I am informed by the Clerk of the Committee that when he contacted Mr. Wybrew at Whitehorse that the Chamber of Commerce people were across the hall and it was a sort of a secondhand conversation that our Clerk had with the

[*Interpretation*]

Mackenzie, ce qui engendrerait certainement des demandes qui rendraient l'installation d'une source d'énergie dans la région du Grand Ours ou ailleurs plus économique le long de la vallée Mackenzie qu'ailleurs dans le Yukon.

Nous n'avons aucune certitude à ce propos, mais en supposant que cela se produise, ne pensez-vous pas que l'intérêt des consommateurs du Yukon serait qu'il y ait un chevauchement de zones?

Je pense que nous sommes tous d'accord avec vous pour reconnaitre qu'il n'y a aucun intérêt à ce que Frobisher Bay ou certaines régions de l'Artique soient incluses dans une zone du Yukon, mais il peut y avoir un recouvrement jusque dans le sud-est du territoire.

M. Wybrew: Je comprends votre question. Monsieur le président, si tel était le cas, notre région ne s'opposerait pas à discuter le problème de tarifs plus faibles. Nous voudrions que notre région soit une zone tarifaire.

Le président: Je pense que l'affaire se réduit véritablement à un problème de sémantique. Si la CENC voulait réaliser des bénéfices, en supposant que l'énergie produite dans les Territoires du Nord-Ouest soient considérablement meilleur marché que celle produite dans le Yukon, qu'il y ait une zone tarifaire distincte dans le Yukon, et que la CENC veuille équilibrer tout cela; elle pourrait imposer au Yukon un tarif plus élevé ou plus faible ce qui équivaudrait à être dans la même zone tarifaire je suppose.

M. Nielsen: Pourquoi pas, les prix pourraient être fixés à la limite.

Le président: Y a-t-il d'autres questions?

M. Nielsen: Avant que le comité lève la séance, monsieur le président, étant donné qu'il y a un bon nombre de propositions inexpliquées dans le mémoire fourni par la Chambre de commerce de Whitehorse, en particulier l'expression «régions économiques périphériques» je voudrais proposer que le comité demande au président ou à l'un des responsables de la Chambre de commerce de comparaître devant le comité pour présenter leur mémoire afin que les membres du comité puissent leur demander l'explication des différents termes utilisés par la Chambre de commerce. Je dois avouer que je ne sais pas ce qu'entend la Chambre par «régions économiques périphériques». Nulle part dans leur mémoire—et maintenant nous posons des questions au maire de Whitehorse, et non pas à la Chambre de commerce . . .

M. Rock: Je sais, mais je suppose que c'est ce dont a parlé le président auparavant.

M. Nielsen: Je ne pense pas que nous puissions nous fonder sur une telle hypothèse.

M. Rock: Non, mais la confusion apparaît juste maintenant car ce n'est pas ce qu'ils disent.

M. Nielsen: Comme la question n'est pas claire, je pense que le comité devrait entendre un des responsables de la Chambre de commerce. Je vais laisser ce problème pour qu'il soit résolu, et je vais aborder un autre problème.

Le président: Monsieur Nielsen, le greffier du comité me signale que lorsqu'il a contacté M. Wybrew à Whitehorse, les gens de la Chambre de commerce se trouvaient là et le greffier a eu une sorte de conversation par intermédiaire avec les représentants de la

[*Texte*]

representative of the Chamber of Commerce, notifying them of our interest in hearing from the Chamber of Commerce. There was no indication at that time that the Chamber of Commerce wished to send somebody down.

It seems to me that there was agreement in our steering committee that we would handle the costs of bringing any of the mayors down to testify before the Committee. I do not think we did agree in the steering committee to pay the costs of bringing down somebody from the Chamber of Commerce.

I have discussed the possibility of having a steering committee meeting this afternoon, Mr. Nielsen, to deal with the second point which I think you are going to raise if it is the one that you mentioned to me earlier, and perhaps we could discuss these two matters at that time, a steering committee meeting after Orders of the Day.

Mr. Nielsen: I would like to make the point now because, as you know, the proceedings of the steering committee are not recorded whereas these are.

• 1300

Mr. Chairman, members of the Committee, the Minister is departing on March 26 on a ministerial visit to Australia and New Zealand. He will return April 9. An invitation has been extended by the Minister for a member of the Conservative Party, Parliamentary caucus, to accompany him on this trip. Ordinarily, I would be free to accept that invitation. However, if there is no assurance forthcoming from this Committee that the Committee will defer consideration of Bill C-193 until after the Minister's return, then I could not accept that invitation. If the Committee gave me the assurance that they would defer further discussion of the bill until then, I would be free to go. I would like to have that assurance.

The Chairman: We will have a meeting of the steering committee which presumably you will attend, Mr. Nielsen, this afternoon. We will try to work that out.

Mr. Nielsen: At what time?

The Chairman: Let us say at 3.30 o'clock in Mr. St. Pierre's office.

Mr. Nielsen: It might be explained to Mayor Wybrew that we cannot pass a motion today to cover his expenses but as soon as we have a quorum we will.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Wybrew, for your attendance today. You stood up well to some rather persistent questioning.

Mayor Wybrew: I must say you are pretty thorough. That is the way you should be, I want to thank you very much.

[*Interprétation*]

Chambre de commerce, les assurant de notre intérêt à les entendre. Alors, rien ne laissait supposer que la Chambre de commerce désirait envoyer quelqu'un.

Il me semble que notre comité directeur a été d'accord pour régler les frais de déplacement des maires pour témoigner devant le comité. Je ne pense pas que le comité directeur ait été d'accord pour régler les frais de déplacement des représentants de la Chambre de commerce.

M. Nielsen j'ai envisagé la possibilité de réunir le comité directeur cet après-midi, afin pour traiter de la seconde question que, semble-t-il vous allez évoquer, si c'est celle dont vous m'avez parlé auparavant, et peut-être pourrions-nous alors parler de ces deux problèmes, une séance du comité directeur après l'ordre du jour.

M. Nielsen: J'aimerais aborder ce problème maintenant, car, comme vous le savez, les procès-verbaux du comité directeur ne sont pas enregistrés, alors que ceux-ci le sont.

Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, le ministre nous quitte le 26 mars; il doit se rendre en Australie et en Nouvelle-Zélande par affaire. Il reviendra le 9 avril. Le ministre invite un membre du parti conservateur à l'accompagner. En temps ordinaire, je pourrais accepter cette invitation. Toutefois, si le Comité ne peut m'assurer que les discussions concernant le Bill C-193 seront remises à plus tard, c'est-à-dire après le retour du ministre, je ne peux accepter l'invitation. J'aimerais savoir ce qui en est.

Le président: Il y aura une réunion du Comité de direction cet après-midi; vous y serez probablement, monsieur Nielsen. Nous essaierons alors de trancher la question.

M. Nielsen: A quelle heure?

Le président: Vers 15 h 30 au bureau de M. St-Pierre.

M. Nielsen: Il faudra expliquer à M. Wybrew que nous ne pouvons adopter la motion couvrant ces dépenses aujourd'hui, mais que nous le ferons dès qu'il y aura quorum.

Le président: Merci beaucoup d'être venu, monsieur Wybrew. Vous avez fait bonne figure.

M. Wybrew: Vous remplissez très bien vos fonctions. Merci beaucoup.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 9

Thursday, March 25, 1971

Chairman: Mr. Ian Watson

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 9

Le jeudi 25 mars 1971

Président: M. Ian Watson

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Indian Affairs and Northern Development

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Affaires indiennes et du développement du Nord canadien

RESPECTING:

Bill C-193, An Act to amend the Northern Canada Power Commission Act

CONCERNANT:

Le Bill C-193, Loi modifiant la Loi sur la Commission d'énergie du Nord canadien

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

Third Session

Twenty-eighth Parliament, 1970-71

Troisième session de la

vingt-huitième législature, 1970-1971

23567—1

STANDING COMMITTEE ON INDIAN AFFAIRS AND NORTHERN DEVELOPMENT

Chairman: Mr. Ian Watson

Vice-Chairman: Mr. Paul St. Pierre

Messrs.

Barnett	Deakon
Borrie	Gundlock
Buchanan	Marchand (*Kamloops-Cariboo*)
Cadieu	Matte
Cullen	

McBridge	Rock
Morison	Simpson
Nielsen	Thomson (*Battleford-Kindersley*)
Orange	Yewchuk – (20).
Paproski	

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

J. H. Bennett

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES AFFAIRES INDIENNES ET DU DÉVELOPPEMENT DU NORD CANADIEN

Président: M. Ian Watson

Vice-président: M. Paul St. Pierre

Messieurs

McBridge	Rock
Morison	Simpson
Nielsen	Thomson (*Battleford-Kindersley*)
Orange	Yewchuk – (20).
Paproski	

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente au siège d'Information Canada, Ottawa, Canada

MINUTES OF PROCEEDINGS

Thursday, March 25, 1971.
(10)

[*Text*]

The Standing Committee on Indian Affairs and Northern Development met this day at 11.15 a.m., the Chairman, Mr. Watson, presiding.

Members present: Messrs. Buchanan, Cullen, Nielsen, Orange, Rock, St. Pierre, Thomson (*Battleford-Kindersley*), Watson, Yewchuk, – (9)

Witness: Mr. D. Finlayson, Deputy Mayor of Yellowknife, N.W.T.

The Chairman informed the Committee of the result of certain inquiries relating to a conflict of interests in the Six Nations Indian Reserve at Brantford, Ontario.

The Committee resumed its consideration of Bill C-193, An Act to amend the Northern Canada Power Commission Act.

On Clause 1

The Chairman introduced Mr. D. Finlayson, Deputy Mayor of Yellowknife, Northwest Territories.

Mr. Finlayson made an oral statement and was questioned.

At 12.35 p.m., questioning concluded, the Committee adjourned to Thursday, April 1, 1971.

PROCÈS-VERBAL

Le jeudi 25 mars 1971.
(10)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des affaires indiennes et du développement du Nord canadien se réunit ce matin à 11 h 15. Le président, M. Watson, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Buchanan, Cullen, Nielsen, Orange, Rock, St-Pierre, Thomson (*Battleford-Kindersley*), Watson, Yewchuk. – (9)

Témoin: M. D. Finlayson, maire suppléant de Yellowknife, territoires du Nord-Ouest.

Le président met le Comité au courant du résultat de certaines enquêtes concernant un conflit d'intérêts au sein de la réserve indienne des Six Nations à Brantford (Ontario).

Le Comité reprend l'étude du Bill C-193, Loi modifiant la Loi sur la Commission d'énergie du Nord canadien.

Article 1

Le président présente M. D. Finlayson, maire suppléant de Yellowknife, territoires du Nord-Ouest.

M. Finlayson fait une déclaration verbale et répond aux questions.

A 12 h 35 de l'après-midi, la fin de la période des questions, le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 1er avril 1971.

Le greffier du Comité

J. H. Bennett

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, March 25, 1971

• 1114

[*Text*]

The Chairman: Gentlemen, I call the meeting to order. Before proceeding to call upon our chief witness today, I understand that Mr. Thomson has a point of order which he wishes to raise.

Mr. Thomson: I am not sure that you could list it as a point of order, Mr. Chairman. It is, I think, a point of interest to the Indian Affairs Committee.

I would like to mention that an Indian from my riding, from the Red Pheasant Reserve, Mr. Allan Sapp, has an exhibition of paintings in Ottawa from March 23 to April 7. He is an Indian artist and I would suggest that they are excellent paintings. I would just like to draw the attention of the members of the Committee to one of our native people succeeding in an area such as this in which we too often look abroad to foreigners or people of other lands.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Thomson, for drawing this to our attention.

• 1115

I have a further point which I wish to raise with the Committee right now. The Committee, some time ago, was informed by the Chairman of the position in which I felt we found ourselves in with regard to the request that was made to the House of Commons as a whole last June by the member for Brant. At that particular time, I think it was the last day of the session or the last day before the summer recess, Mr. Brown, the member for Brant, raised the question of a conflict between two groups of Indian people on the Six Nation Reserve and the House unanimously agreed to refer the matter to this Committee.

The matter was not dealt with during the summer. The Committee was not seized with an order of reference until quite late in the fall—an order of reference that would have permitted it to have a look at the situation.

There was an additional factor in the autumn in that we were not in the same session and therefore, at least legally, the Committee was no longer seized of the reference that had been made to it in the previous session. However, in discussion with the Committee, it was felt that the Chairman should examine, with the Chief of the elected council of the Six Nations, whether or not it would be advisable for the Committee to visit the Six Nations, whether we would be contributing anything to resolving the particular conflict that was raised in the House by the member for Brant.

I have now been in contact with the Chief of the Six Nations Reserve, Chief Issac, and he is firmly of the opinion that things have calmed down and a visit by the Committee to the Six Nations Reserve at this time would not solve anything and would serve to perhaps re-ignite some of the situation that existed there last summer.

I wish to report this to the Committee. It is my view that it would be unwise for us to go there. I have discussed this with various members of the Committee and the various parties and it

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 25 mars 1971

[*Interpretation*]

Le président: Messieurs, la séance est ouverte. Avant de donner la parole à notre principal témoin, je crois que M. Thomson voulait soulever un point d'ordre.

M. Thomson: Je ne suis pas sûr que vous puissiez considérer cela comme un point d'ordre, monsieur le président. C'est plutôt quelque chose qui concerne le comité des Affaires indiennes.

Je voudrais mentionner qu'un Indien de ma circonscription, de la réserve de Red Pheasant, M. Allan Sapp, a une exposition de peintures à Ottawa du 23 mars au 7 avril. C'est un artiste indien et je crois qu'il fait d'excellentes œuvres. Je voudrais seulement attirer l'attention des membres du Comité sur le fait qu'il s'agit là d'un de nos indigènes qui réussit dans un domaine où nous recherchons surtout des gens d'autres pays.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Thomson, pour avoir attiré notre attention là-dessus.

Il y a un autre point que je voudrais soulever auprès du Comité maintenant. Il y a quelque temps, le président nous a informés de la situation dans laquelle je pense que nous nous trouvions en ce qui concerne la demande faite à la Chambre des communes réunie en Comité le mois dernier par le député de Brant. Je crois que c'était le dernier jour de la session ou l'avant dernier jour avant le congé d'été, M. Brown, le député de Brant, a parlé d'un conflit qui opposait deux groupes d'Indiens sur la réserve de Six Nations et la Chambre a décidé à l'unanimité de renvoyer ce sujet à notre Comité.

Cela n'a pas été traité pendant l'été, le Comité n'a pas reçu de mandat avec l'automne, un mandat qui lui aurait permis d'examiner la situation.

Il y avait un autre facteur cet automne, c'est que nous n'étions pas dans la même session, et en conséquence, au moins sur le plan légal, le Comité qui n'était plus saisi du mandat qui lui avait été donné la session précédente. Cependant, lors des discussions avec le Comité, on a pensé que le président devrait examiner, avec le chef du Conseil élu de Six Nations, si oui ou non il serait bon que le Comité visite la réserve, si cela pourrait servir à résoudre le conflit qui avait été évoqué à la Chambre par le député de Brant.

J'ai pris contact avec le chef de la réserve, le chef Issac, et des deux d'avis que les choses se sont calmées et qu'une visite faite par le Comité à la réserve actuellement ne résoudrait rien et au contraire risquerait d'envenimer les choses.

Je voulais dire cela au Comité. Je pense qu'il ne serait pas raisonnable pour nous d'aller là-bas. J'ai discuté cela avec différents membres du Comité et les différents partis, et tout le monde était d'accord pour dire que nous devrions respecter l'avis du chef du Conseil élu, qui n'a été transmis.

Le Comité veut-il ajouter quelque chose à ce que je viens de dire ou considérez-vous cette enquête du président comme mettant un terme à cette question actuellement? Y a-t-il des commentaires?

[*Texte*]

was the general understanding that we would abide pretty well by the advice we got from the Chief of the elected council, and I have now received it.

Does the Committee wish to add anything further to what I have said, or will you accept this inquiry from the Chairman as closing the subject for the time being? Is there any comment?

Then I will call upon Mr. D. Finlayson, Deputy Mayor of Yellowknife, Northwest Territories, to give us his views on Bill C-193, an Act to amend the Northern Canada Power Commission Act.

Mr. D. Finlayson (Deputy Mayor of Yellowknife, Northwest Territories): Mr. Chairman and gentlemen, I regret that we did not have time to prepare a formal brief on this. With our mayor away, we were a little short-handed. I have made some notes, however, and I hope you will bear with me.

The City of Yellowknife feels that certain implications of these amendments could be detrimental, not only to the city, but also to other areas of the North which have an industrial or a commercial base for their existence.

• 1120

Regarding the first change in numbers of the commission–to increase it with the commissioner to the two territories making these appointments–in reading some of the previous testimony it was inferred that these people would be residents of the territories, whereas, as we read the bill, there is no such wording in it. These people could be residents of Timbuktu, as far as we are concerned. I would suggest, and it is our recommendation, it possibly could be included that the appointments by the commissioners of the territories be residents of the territories. I feel that this would lead to a better relationship. At the same time, while it was not mentioned, naturally we would like to see the head office and other offices of Northern Canada Power Commission moved into the areas where they are operating rather than be sitting here–which is a beautiful city but not really the place for it, in our opinion.

Clause 10 is the change which is causing the City of Yellowknife and the residents of there most concern. The question of the Commission having the power to establish rates on the basis of the total system instead of individual plants is unacceptable, in our view. There are several points which we would like to make in this regard. One which is important is that in certain areas the Northern Canada Power Commission operate other services besides power. We do not see where it is proposed that sewer and water etc. be taken out of this. Are other areas going to be charged for the sewer and water in settlements or garbage disposal or whatever Northern Canada Power does in certain communities? We feel it unreasonable to expect that the citizens of Yellowknife should subsidize the cost of power in other settlements. Yellowknife has an industrial base which can enable Northern Canada Power to provide power at a rate which is high. I might say our consultants suggest it is about 1.5 times the rate of power for the same consumption as in a southern city. But it is bearable, and we can live with it. However, a lot of the other settlements do not have a viable economic base and are basically wards of the federal or territorial government.

I would like to quote the words of a couple of the ministers from Northern Affairs:

[*Interprétation*]

Alors je vais donner la parole à M. D. Finlayson, adjoint au maire de Yellowknife des Territoires du Nord-Ouest, pour nous donner son avis sur le Bill C-193, une loi pour amender la Loi sur la Commission d'énergie du Nord canadien.

M. D. Finlayson (Adjoint au maire de Yellowknife, Territoires du Nord-Ouest): Monsieur le président, messieurs, je regrette de n'avoir pas eu le temps de préparer un mémoire. Notre maire étant absent, nous avons eu quelques difficultés. J'ai cependant pris ces quelques notes, et j'espère que vous pourrez les écouter.

La ville de Yellowknife établie que certaines implications de ces amendements pourraient nuire non seulement à notre ville mais également à d'autres régions du Nord dont l'existence dépend de l'industrie ou du commerce.

En ce qui concerne la modification du nombre de membres de la Commission, qui s'augmenterait du commissionnaire des deux territoires faisant les nominations, il semblerait à la lecture de témoignages précédents que ces gens seraient résidents des territoires, mais il n'est pas question de cela devant le bill. Ces gens pourraient même venir de Timbuktu. Je propose c'est là notre recommandation, que l'on ajoute que les gens nommés par les commissaires des territoires soient résidents des territoires. Je pense que cela permettrait de meilleures relations. Parallèlement, ce n'était pas mentionné mais nous aimerions bien que la direction et les autres services de la Commission d'énergie du Nord canadien soient transférés dans les régions où elles travaillent plutôt que d'être installée ici, Ottawa est une belle ville mais n'est pas l'endroit, qui convient, à notre avis.

C'est l'article 10 qui est la modification qui inquiète le plus la ville et les résidents de Yellowknife. Le problème de donner à la Commission le pouvoir d'établir les taux sur la base d'un système total au lieu des installations individuelles est à notre avis inacceptable. Nous voudrions dire plusieurs choses à cet égard. Tout d'abord, que dans certaines régions, la Commission d'énergie du Nord canadien fournit d'autres services que l'électricité. Nous ne savons pas s'il est proposé que les systèmes d'égouts, d'eau, etc., soient tenus à l'écart. D'autres domaines seront-ils imposés pour les installations d'égouts et l'eau dans les communautés pour les installations de ramassage d'ordures ou pour toute autre activité de la Commission dans certains endroits? Il me semble peu raisonnable de s'attendre à ce que les citoyens de Yellowknife subventionnent le coût de l'électricité à d'autres endroits. Yellowknife a une base industrielle qui peut autoriser la Commission à fournir de l'électricité à un taux élevé. Les gens que nous avons consultés nous disent que c'est à peu près une fois et demie le tarif applicable pour la même consommation dans une ville du Sud. Cela est supportable et nous pouvons nous en accommoder. Cependant, de nombreuses autres communautés n'ont pas de base économique viable et sont à proprement parler des pupilles du gouvernement fédéral ou territorial.

[*Text*]

> The resources of the North belong to all the people of Canada . . .

By the same reasoning, I believe that any subsidy in power should be paid for by all the people of Canada. We do not feel that any area of the North which is able to pay its way should be forced to subsidize the other areas of the North which, unfortunately, are unable to do so.

I am sure we all realize there are possibly three classes of people in the North: the wards of the government, the people who are employed basically to look after these people, and the private sector of the North. We believe the private sector should receive every possible consideration with regard to rates and the areas that do have an economic base should pay for their power at a rate which makes a reasonable profit to Northern Canada over their break-even point. But we do not feel it should be more than this.

We have the example, with the Yellowknife distribution system, of the Rae-Edzo area, which is a basically native settlement. Their power rate is very high. It has not been equalized yet. I believe their rate, to the best of my knowledge, is 12 cents a kilowatt, which is really high.

• 1125

Basically, I would say that 95 per cent of this power is being paid for by the total taxpayers of Canada through the fact that they are nice people or people looking after native peoples. There is a guarantee by the Northwest Territories government of at least $75,000 a year to cover the cost of this. Our experts feel that if this were charged to the Yellowknife power system, it would cost the power users of the city of Yellowknife practically $40,000 a year. We do not feel that this is a fair method of charging power.

An hon. Member: Is that Fort Rae you are talking about?

Mr. Finlayson: Fort Rae-Edzo. It is a split community now. It is also served by a single power line which, if knocked out, could be out for a considerable period of time. Our experts suggest that to make this a reasonable system so that you could guarantee really good service would cost another $200,000. They also suggest that with this, the rate could be dropped considerably with the projected increase in consumption. I think you have heard in previous testimony that our power rate is 1.07, in that Northern Canada Power is selling to the firm that distributes power in Yellowknife. I am not sure but I believe that the rate to the two mines operating there is 0.88, on the basis of so-called secondary power which can be cut down at peak loads.

An hon. Member: Surplus power.

Mr. Finlayson: Yes.

At this price, our power distribution firm has made a reasonably good profit, in fact so good a profit that the city of Yellowknife is right now in negotiation about the possibility of taking over the power distribution system themselves. We are naturally very

[*Interpretation*]

Je voudrais à ce propos citer les mots de différents ministres des Affaires du Nord:

> les ressources du Nord appartiennent à la population entière du Canada.

Par le même raisonnement, je crois que toute subvention concernant l'électricité devrait être payée par l'ensemble de la population du Canada. Nous pensons qu'aucune région du Nord capable de payer elle-même, ne devrait être forcée à subventionner les autres régions du Nord, qui malheureusement, sont incapables de le faire.

Je suis sûr que nous comprenons tous qu'il y a trois classes de gens dans le Nord: les pupilles du gouvernement, les gens qui sont employés surtout pour s'occuper de ces gens, et le secteur privé. Nous pensons que le secteur privé devrait recevoir beaucoup plus de considérations en ce qui concerne les tarifs et les régions qui ont une base économique devraient payer leur électricité à un taux permettant un profit raisonnable à la Commission. Mais nous ne pensons pas que cela devrait aller plus loin.

Nous avons avec le système de distribution de Yellowknife, l'exemple de la région de Rae-Edzo qui est occupée surtout par des Indigènes. Leur tarif d'électricité est très élevé. Il n'a pas encore été compensé. Je crois bien que leur taux est de 12¢ par kilowatt, ce qui réellement très élevé. Fondamentalement je dirais que 95 p. 100 de cette électricité est payé par l'ensemble des contribuables du Canada parce qu'ils sont gentils ou qu'ils s'occupent des Indigènes. Le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest garantit au moins $75,000 par an pour couvrir les frais de cela. Nos experts sont d'avis que si cela était imputable sur le système d'électricité de Yellowknife, cela coûterait aux utilisateurs de courant de la ville de Yellowknife environ $40,000 par an. Nous ne pensons pas que cela soit correct.

Une voix: Parlez-vous de Fort Rae?

M. Finlayson: Fort Rae-Edzo. C'est une communauté séparée maintenant. Elle est également desservie par une seule ligne électrique qui, si elle était détériorée, serait hors de service pour longtemps. Nos experts disent que pour en faire un système raisonnable, afin de permettre un service vraiment efficace, cela coûterait encore 200 mille dollars. Ils disent aussi que avec cela, le taux pourrait être diminué considérablement étant donné l'éventuelle augmentation de la consommation. Je pense que vous avez entendu précédemment que notre taux est de 1.07, c'est la façon dont la Commission vend à la firme qui distribue l'électricité à Yellowknife. Je n'en suis pas sûr, mais je crois que le taux payé par les deux mines en fonctionnement est de 0.88, sur la base d'une énergie secondaire comme on dit qui peut être coupé aux périodes de pointe.

Une voix: Énergie de surplus.

M. Finlayson: Oui.

A ce prix, notre firme de distribution a fait un profit très raisonnable, et même un profit tel que la ville de Yellowknife négocie avec elle actuellement la possibilité de s'occuper elle-même du système de distribution. Nous avons naturellement intérêt à

[*Texte*]

interested in keeping the rates as low as possible so that we can provide a little better municipal tax relief for the citizens of Yellowknife.

One thing that possibly the Committee does not know yet is that Cominco has enough faith in the Yellowknife area that they are rebuilding the Bluefish dam and are expected to be back in production in October, I believe.

Mr. Orange: Mr. Chairman, I think Mr. Finlayson could expand, for the information of the Committee, on why they are rebuilding.

Mr. Finlayson: Yes. Cominco built this dam—this is the original power dam in Yellowknife which is about 20 miles out of Yellowknife—basically for their own mining property, Con Mine. It produces about three megawatts, roughly.

In January, there was a fire there and this unit burnt and was out of service, which caused quite a serious power shortage in Yellowknife but no damage, fortunately. With the consideration that Edmac would only be extended to the middle of 1972—they are strictly a gold mining operation—it was a question of how much faith they had in the country, how much faith they had in the price of gold as to whether they would rebuild this. But their directors have decided and contracts are now being let to rebuild this plant. I know that Northern Canada Power is tossing between supplying more power to Yellowknife either by diesel units or by hydro. I would suggest that if a private company has enough faith in the area to go to hydro, I think that Northern Canada Power should consider this very strongly as well. Considering the projected use of power over the next five years, we came up with 21 megawatts for the system. By 1975 Northern Canada Power will certainly have to provide considerably more power than is available now. I know they have it on their drawing board. We would like to suggest that it be hydro power so that it could be produced as cheaply as possible and amortized over a reasonable period to keep the cost in line with the present cost.

• 1130

Basically that is all I have to say, gentlemen. Are there any question?

The Chairman: Mr. Yewchuk.

Mr. Yewchuk: Mr. Chairman, where does Yellowknife get its power now? What are the sources?

Mr. Finlayson: There are two plants; one at Snare Rapids and one at Snare River. Cominco has their own hydro plant at Bluefish and there is a five megawatt diesel plus a one megawatt which in or out right now, I am not sure which, plus two smaller ones which were put in after the fire. Northern Canada Power now has four diesel units there plus two hydro operations to keep the town in service.

Mr. Yewchuk: The hydro units are at Snare Rapids and Snare River?

Mr. Finlayson: Yes.

Mr. Yewchuk: We had the mayor of Forth Smith here a few days ago and he mentioned a hydro development at Fort Resolution.

[*Interprétation*]

maintenir les taux aussi bas que possible afin de pouvoir fournir une atténuation de la taxe municipale pour les citoyens de Yellowknife.

Quelque chose que le Comité ne sait peut-être pas encore, c'est que Caminco a assez de confiance dans l'avenir de la région de Yellowknife, pour reconstruire le barrage du Bluefish qui sera sans doute à nouveau en service en octobre.

M. Orange: Monsieur le président, je pense que M. Finlayson pourrait nous expliquer de façon plus détaillée, pour l'information du Comité, les raisons de cette reconstruction.

M. Finlayson: Oui. Cominco avait construit ce barrage, c'est le barrage initial d'énergie électrique pour Yellowknife qui est d'environ 15 milles de la ville, et qui a été fait en particulier pour leur propre installation minière, la mine Con Mine. Il produit environ 3 megawatts.

En janvier, il y a eu un feu l'installation a brûlé et a été hors de service, ce qui a causé un sérieux manque de courant à Yellowknife, mais heureusement aucun dommage. Puisque Edmac allait être raccordé qu'au milieu de 1972—il s'occupe exclusivement de l'or—la question était de savoir quelle confiance il plaçait dans la région, et dans le prix de l'or pour les déterminer à reconstruire cela. Mais leurs directeurs ont décidé de reconstruire cette installation et ont passé des contrats. Je sais que la Commission d'Énergie du Nord canadien indique en ce qui concerne l'approvisionnement supplémentaire de Yellowknife entre le diesel et l'hydro-électricité. Je pense que si une compagnie privée imputait assez de confiance à la région pour choisir l'hydro-électricité, la Commission pourrait envisager cela également. Si l'on examine les prévisions d'utilisation d'énergie pour les cinq années à venir, nous arrivons à 21 mégawatts pour le système. En 1975, la Commission devra certainement fournir beaucoup plus d'électricité que ce dont nous disposons actuellement. Je sais qu'ils prévoient cela. Mais je voudrais proposer qu'il s'agisse d'hydro-électricité afin qu'elle soit d'un prix de revient si peu élevé que possible et soit amorti assez rapidement pour permettre aux frais de rester au même niveau que les frais actuels.

Voilà je crois tout ce que j'avais à vous dire messieurs. Y a-t-il des questions?

Le président: Monsieur Yewchuk.

M. Yewchuk: Monsieur le président, d'où vient l'électricité de Yellowknife? Quelles en sont les sources?

M. Finlayson: Il y a deux installations une à Share Rapids et l'autre Snare River. Cominco a sa propre installation hydro-électrique à Bluefish et il y a un diesel de cinq mégawatts plus un mégawatt qui est en fonction maintenant ou pas, je ne sais plus, plus deux petites installations qui avaient été mises en fonction après l'incendie. La Commission a quatre installations de diesel plus deux hydro-électriques pour approvisionner la ville.

M. Yewchuk: Les installations hydro-électriques sont à Snare Rapids et à Snare River?

M. Finlayson: Oui.

M. Yewchuk: Le maire de Fort Smith était ici il y a quelques jours il nous a parlé d'une installation hydro-électrique à Fort Resolution.

[*Text*]

Mr. Finlayson: Fort Reliance or Fort Resolution?

Mr. Yewchuk: My impression was that he said Fort Resolution. His impression was that if zones in certain areas are set up this might mean a reduction in rates for his town. Is there any possibility of power being brought into Yellowknife from–what was that river?

Mr. Finlayson: The Taltson River. It would be a very long transmission line. It is on the south shore of Great Slave Lake and Yellowknife is in the northwest section. Actually, the Lockhart River has quite a potential for power and it would be closer to Yellowknife than the Taltson River. I know that surveys have been done on the Lockhart.

Mr. Yewchuk: Has your town or city council been informed of the possible zones that might be envisioned if this legislation is passed?

Mr. Finlayson: No.

Mr. Yewchuk: Have you any idea what will happen to the rates in Yellowknife if this bill goes through?

Mr. Finlayson: We feel they will go up. We have some of the cheapest power in the territories. If there is any equalization it will go up rather than down. We are a gold mining community struggling with a product that has not had an increase in price since 1932 and all costs have gone up. It is very important to us that we operate as economically as possible.

• 1135

Mr. Yewchuk: You mentioned that you are considering buying the distribution system. Will this make any difference to the rate, or what are the advantages, as far as you can see, of doing that?

Mr. Finlayson: Well, it will be an advantage to the taxpayers or the users in Yellowknife either in the form of lower municipal taxes or lower power rates, depending on the political decision of how the council decides to do this.

Mr. Yewchuk: How are negotiations progressing with regard to this purchase? Is there a pretty good chance that you will go ahead and do this?

Mr. Finlayson: Well, there are two phases of it. They are doing an evaluation of this system right now, which we will have in April. The territorial government people were here last week and we had asked them to put in a request for a sum of money that we could borrow on debenture to purchase this. It is the combination of what the price comes in at and whether the territorial government is successful in getting this money from Treasury for a debenture for us.

Mr. Neilsen: It might be explained to the Committee members at this point, Mr. Chairman, that neither in the Yukon nor in the Northwest Territories may the municipal governments borrow money by virtue of a prohibition in their respective municipal ordinances without the approval of the Commissioner.

Mr. Finlayson: Further to that we can ignore the open market for money.

[*Interpretation*]

M. Finlayson: Fort Reliance ou Fort Resolution?

M. Yewchuk: Je crois qu'il parlait de Fort Resolution. Il pensait que si les eaux sont crées dans certaines régions cela pourrait signifier une réduction pour sa ville. Est-il possible d'amener de l'électricité à Yellowknife à partir de comment s'appelle la rivière?

M. Finlayson: La Taltson River. Il s'agirait là d'une très longue ligne de transmission. C'est sur la rive sud du Grand lac de l'Esclave et Yellowknife est au nord-ouest. Mais la Lockhart River a un important potentiel d'énergie et plus près de Yellowknife que La Taltson River. Je sais que des études ont été faites sur le Lockhart.

M. Yewchuk: Votre ville ou votre conseil municipal ont-ils informé des zones qui pourraient être installées si cette loi est approuvée?

M. Finlayson: Non.

M. Yewchuk: Savez-vous ce qu'il arrivera à vos taux de Yellowknife si ce bill est approuvé?

M. Finlayson: Nous pensons qu'ils n'augmenteront point. Nous avons presque de l'électricité la moins chère des territoires. S'il y a une péréquation, ils auront tendance à augmenter plutôt que diminuer. Nous sommes une communauté d'exploitation minière de l'or qui travaille avec un produit qui n'a pas connu d'augmentations depuis 1932 alors que tous les prix ont augmenté. Il est très important pour nous de fonctionner de façon si économique que possible.

M. Yewchuck: Vous avez dit que vous envisagiez d'acheter le système de distribution. En résultera-t-il des différences sur les taux ou quels seront les avantages de faire cela?

M. Finlayson: Cela sera un avantage pour les contribuables ou les utilisateurs de Yellowknife soit sous la forme d'impôts municipaux moins élevés ou de taux d'électricité moins élevés, selon la décision politique que prendra le conseil.

M. Yewchuck: Comment avancent les négociations en ce qui concerne cet achat? Y a-t-il de fortes chances que cela se passe ainsi?

M. Finlayson: Il y a deux phases. Ils font actuellement une évaluation de ce système, que nous aurons en avril. Les gens du gouvernement territorial étaient la semaine dernière et nous leur avons demandé de déposer une demande pour une somme d'argent que nous pourrions emprunter pour acheter cela. Cela dépend donc de savoir quel sera le prix et de savoir si le gouvernement territorial pourra obtenir cet argent du Trésor.

M. Nielsen: On peut expliquer aux membres du comité, monsieur le président, que ni dans le Yukon ni dans les Territoires du Nord-Ouest, les gouvernements municipaux ne peuvent emprunter de l'argent sans l'approbation du commissaire à cause d'une interdiction qui est faite par leurs ordonnances municipales.

M. Finlayson: Et même, nous pouvons ignorer le marché normal pour l'argent.

[*Texte*]

Mr. Nielsen: Without the approval of the Commissioner?

Mr. Finlayson: Well, I do not think we can, even with the Commissioner.

Mr. Nielsen: You are even worse off than we are.

Mr. Yewchuk: Can you foresee export of power out of the Yellowknife area, if it happens to take over this system, to such other areas as Fort Rae.

Mr. Finlayson: Well, it is being used in Fort Rae right now.

Mr. Yewchuk: Well, what would be your intention with regards to Fort Rae?

Mr. Finlayson: We would assume that possibly Northern Canada Power would want to keep this, although our experts suggest that it could be supplied at a cheaper rate than is being charged now. However, that is a question of engineering arguments.

Mr. Yewchuk: Does this suggest that you might carry out an equalization of your own, for example, between Yellowknife and Fort Rae?

Mr. Finlayson: I doubt it very much. As I say, this would be the people in Yellowknife subsidizing people that are basically wards of the federal government. I do not think Fort Rae has 30 people that are not either wards of the government or employed by the government to look after these people and, as you realize, in a contract with either the federal or the territorial government for employment, power is an all-inclusive thing—you pay—a subsidized rent which includes power.

Mr. Yewchuk: Has there been any consultation whatsoever, as far as you know, between the Department of Indian Affairs and Northern Development and the Council of Yellowknife pertaining to possible changes which could result from this bill?

Mr. Finlayson: No.

Mr. Yewchuk: Have you requested any such consultation?

Mr. Finlayson: The only request we did make was regarding the purchase of the distribution system, our Mayor had correspondence with Mr. Lowe, and Northern Canada Power Commission indicated they would be quite happy to take over the distribution system and operate it.

Mr. Yewchuk: Who is the distributor of power in Yellowknife now?

Mr. Finlayson: Plains-Western Gas and Electric Company Ltd.

Mr. Yewchuk: Have they been providing a fairly satisfactory service, as far as your can estimate.

Mr. Finlayson: Yes, outside their possibly too high a profit margin. We feel that this is too high, because of the fact that we signed a franchise ten years ago and, with the growth factor and so on, it has developed into a very profitable situation. In fact, in 1969, they paid approximately $85,000 income tax on the distribution of power in Yellowknife.

[*Interprétation*]

M. Nielsen: Sans l'approbation du commissaire?

M. Finlayson: Je crois que nous ne pouvons pas, même avec l'approbation du commissaire.

M. Nielsen: C'est encore pire pour vous que pour nous.

M. Yewchuk: Pouvez-vous envisager des exportations d'énergie à l'extérieur de la région de Yellowknife si votre ville peut acheter ce système, des exportations disons par exemple vers Fort Rae.

M. Finlayson: C'est utilisé déjà pour Fort Rae maintenant.

M. Yewchuk: Bon, quelles seront vos intentions en ce qui concerne Fort Rae?

M. Finlayson: Nous pensons que la Commission voudra peut-être conserver cela bien que nos experts pensent que Fort Rae pourrait être approvisionné à un taux moins élevé que celui en cours actuellement. Mais c'est une question d'arguments techniques.

M. Yewchuk: Cela veut-il dire que vous pourriez peut-être procéder à une péréquation par exemple entre Yellowknife et Fort Rae?

M. Finlayson: J'en doute fort. Comme je l'ai dit, cela signifierait que les gens de Yellowknife subventionnent des gens qui sont en fait des pupilles du gouvernement fédéral. Je ne pense pas qu'il y ait à Fort Rae trente personnes qui ne soient pas des pupilles du gouvernement ou employés par le gouvernement pour s'occuper de ces gens et, comme vous le comprenez, dans un contrat avec soit le gouvernement fédéral soit le gouvernement territorial pour l'emploi, l'électricité est quelque chose de différent, vous payez un loyer subventionné qui comprend l'électricité.

M. Yewchuk: Y a-t-il eu des consultations d'une sorte ou d'une autre avec votre connaissance avec le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien et le conseil de Yellowknife en ce qui concerne les modifications qui pourraient résulter de ce bill?

M. Finlayson: Non.

M. Yewchuk: Avez-vous sollicité de telles consultations?

M. Finlayson: La seule demande que nous avons faite concernait l'achat du système de distribution, notre maire a échangé une correspondance avec M. Lowe et la Commission d'énergie du Nord canadien nous a indiqué qu'il serait très satisfait de prendre en charge le système de distribution.

M. Yewchuk: Quel est actuellement le distributeur d'électricité à Yellowknife?

M. Finlayson: *Plains-Western Gas and Electric Company Limited.*

M. Yewchuk: Vous ont-ils fourni un service satisfaisant à votre avis?

M. Finlayson: Oui, sinon leur marche de profit est sans doute trop élevée. Nous pensons qu'elle est trop élevée du fait que nous avons signé une franchise il y a dix ans et que avec le facteur de croissance entre autres, nous avons maintenant une situation très profitable pour eux. En fait, en 1969, ils ont payé approximativement $85,000 d'impôts sur le revenu pour la distribution de courant à Yellowknife.

[*Text*]

• 1140

Mr. Yewchuk: Are there any provisions or possibilities that they might entertain a rate of reduction in view of these profits?

Mr. Finlayson: We are negotiating on the basis of purchase but we have left the door open to negotiate for a rate reduction or a franchise tax. We have not closed the door completely.

Mr. Yewchuk: Do you sincerely visualize a rate of reduction should Yellowknife take over the system?

Mr. Finlayson: Yes.

Mr. Yewchuk: Have you calculated to what extent this reduction might be carried out?

Mr. Finlayson: In rough figures, it would come to between $85,000 and $100,000 a year.

Mr. Yewchuk: How many years has this operation been profitable to the distribution company?

Mr. Finlayson: Since it has been in existence – 20 some years.

Mr. Yewchuk: You say they have never had an increase in rates since 1932.

Mr. Finlayson: I said that the price of gold had not increased since 1932.

Mr. Yewchuk: I thought you were talking about power.

Mr. Finlayson: I was talking about the basic product being produced in Yellowknife.

Mr. Yewchuk: Have there been rate changes in power?

Mr. Finlayson: Oh, yes. It has been reduced. It is built in to our franchise, that is, that Northern Canada Power reduce their rates, Plains Western also reduce their rates.

Mr. Yewchuk: Have you any comments to make as to what might happen to the rates if the Northern Canada Power Commission operated it themselves rather than through Plains Western?

Mr. Finlayson: There was no discussion of this to my knowledge. Possibly our mayor had discussions with Mr. Lowe on this but I had nothing in writing on it.

Mr. Yewchuk: From the profits that have been made by Plains Western, do you feel that it is reasonable to let them continue? You said you would prefer to have the city run the system themselves but there is another possibility of letting NCPC run it themselves.

Mr. Finlayson: This is correct.

Mr. Yewchuk: Which would be your preference given the two choices?

Mr. Finlayson: I think this would have to go to plebiscite for the ratepayers of Yellowknife to borrow the money. However, I feel personally that it would be better for the City of Yellowknife to run it.

[*Interpretation*]

M. Yewchuk: Y a-t-il des dispositions, des possibilités permettant d'envisager une réduction du taux étant donné ces profits?

M. Finlayson: Nous négocions sur la base de l'achat, mais nous avons laissé la porte ouverte à la négociation pour une réduction des taux ou un impôt de franchise. Nous n'avons pas complètement fermé la porte.

M. Yewchuk: Envisagez-vous sérieusement une réduction de taux si Yellowknife achetait le système?

M. Finlayson: Oui.

M. Yewchuk: Avez-vous calculé à combien pourrait s'élever cette réduction?

M. Finlayson: Approximativement, il s'agirait de $85,000 ou $100,000 par an.

M. Yewchuk: Pendant combien d'années cette opération a-t-elle été profitable à la compagnie de distribution?

M. Finlayson: Depuis qu'elle existe, vingt ans environ.

M. Yewchuk: Vous dites qu'il n'y a jamais eu d'augmentation des taux depuis 1932.

M. Finlayson: J'ai dit que le prix de l'or n'avait pas augmenté depuis 1932.

M. Yewchuk: Je croyais que vous parliez de l'électricité.

M. Finlayson: Je parlais du produit de base produit à Yellowknife.

M. Yewchuk: Y a-t-il eu des modifications dans le taux de l'électricité?

M. Finlayson: Oh, oui. Il a été réduit. C'est inclus dans notre franchise, que la Commission réduise ses taux. Plains Western en a fait autant.

M. Yewchuk: Avez-vous des remarques à faire en ce qui concerne ce qui pourrait arriver aux taux si la Commission d'énergie du Nord canadien opérait elle-même au lieu de le faire par l'entremise de Plains Western?

M. Finlayson: Cela, à ma connaissance, n'a pas été discuté. Peut-être que notre maire en a parlé avec M. Lowe, mais je n'ai rien vu d'écrit à ce sujet.

M. Yewchuk: D'après les profits qui ont été faits par Plains Western, pensez-vous qu'il est raisonnable de les laisser continuer? Vous avez dit que vous préféreriez que la ville prenne en charge le système mais il y a une autre possibilité, qui est celle de laisser à la Commission ce soin.

M. Finlayson: C'est juste.

M. Yewchuk: Laquelle de ces solutions vous parait la meilleure?

M. Finlayson: Je pense qu'il faudrait faire un référendum auprès des utilisateurs de Yellowknife pour emprunter l'argent. Cependant, je suis d'avis personnellement qu'il serait mieux que ce soit la ville qui s'en occupe.

[*Texte*]

Mr. Yewchuk: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. St. Pierre.

Mr. St. Pierre: Mr. Chairman, I would like to pursue somewhat the question of rates. Mr. Finlayson said that the rate was about one and a half times that of the South but, of course, southern rates vary a great deal. Power is more expensive in British Columbia than in Ontario as a general rule, for instance.

I wonder if you could give us some fairly firm figures.

Mr. Finlayson: This is based on the City of Edmonton. Power for Yellowknife appears to be about one and a half times that paid for similar customer loadings in the city of Edmonton which is somewhat remarkable probably due in fair measure to the rates charged for wholesale power by the Northern Canada Power Commission.

We are not complaining about the rate we are paying from Northern Canada Power now.

Mr. St. Pierre: Could you put an average expense figure on a household consumption for a 12-month basis?

Mr. Finlayson: It would be from $20 to $25 a month.

Mr. St. Pierre: You mentioned that you had estimated that your subsidy of Rae operation, if this should be used in this way, would be about $40,000 a year extra expense to Yellowknife. How many consumers are there in Yellowknife? How many households? In round figures.

• 1145

Mr Finlayson: One thousand; another 200 possibly this summer.

Mr. St. Pierre: The amount of your increase would be, then, roughly three and a half dollars, per month per household.

Has your council any views on the question of whether all power in the North should be public, or whether private power should be invited to expand, or are you happy to see a blend of the two?

Mr. Finlayson: I think we are happy to see a blend of the two.

Mr. St. Pierre: You are not wedded to the private-power principle or the public-power principle?

Mr. Finlayson: No.

Mr. St. Pierre: We have had a great deal of discussion in this Committee on the merits or otherwise, of establishing a public utilities commission in the North which would regulate the rates, not only of the private power suppliers but also NCPC itself. Has Yellowknife council some views on this question?

Mr. Finlayson: There is an ordinance which was in force, effective April 26, 1964, to establish a public utilities board in the Northwest Territories.

Mr. St. Pierre: But you have not proceeded to do so?

[*Interprétation*]

M. Yewchuk: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur St. Pierre.

M. St. Pierre: Monsieur le président, je voudrais continuer sur la question des taux. M. Finlayson dit que le taux est à peu près une fois et demi plus élevé que dans le Sud, mais à vrai dire les taux dans le Sud varient profondément. L'électricité est plus cher en Colombie Britannique qu'en Ontario en général, par exemple.

Je me demande si vous pourriez nous donner des chiffres précis.

M. Finlayson: Je comparerai là à la ville d'Edmonton. L'électricité à Yellowknife semble être une fois et demi plus cher que ce que paie pour la même consommation un consommateur à Edmonton, ce qui est remarquable, et vient sans doute en grande partie des taux demandés par la Commission d'énergie du Nord canadien pour l'électricité en gros.

Nous ne nous plaignons cependant pas du taux que nous payons actuellement à la Commission.

M. St. Pierre: Pourriez-vous nous donner le chiffre moyen de dépense d'un ménage normal pour une période de douze mois?

M. Finlayson: Il s'agirait de $20 ou $25 par mois.

M. St. Pierre: Vous nous avez dit que vous aviez estimé que votre subvention aux opérations de Fort Rae, si cela était fait de cette façon, correspondrait à une dépense supplémentaire d'environ $40,000 pour Yellowknife. Combien de consommateur y a-t-il à Yellowknife? Combien de foyers en chiffres approximatifs?

M. Finlayson: Il y en a 1,000 et un autre 200 vraisemblablement cet été.

M. St. Pierre: Votre hausse serait d'environ $3.50 par mois par famille.

Votre Conseil a-t-il quelques opinions sur le fait que l'ensemble du pouvoir électrique dans le Nord soit public ou préfère-t-il que le secteur privé s'étendre ou aimez-vous une combinaison des deux autorités?

M. Finlayson: Cette heureuse combinaison ne nous satisfait point.

M. St. Pierre: Vous n'êtes donc pas rangé du côté de l'un ou l'autre de ces principes?

M. Finlayson: Non.

M. St. Pierre: Nous avons grandement discuté des avantages et des désavantages de la création d'une commission de services des utilités publiques dans le Nord qui règlementerait les taux non seulement des fournisseurs privés mais aussi de la Commission d'énergie du Nord canadien. Le Conseil de Yellowknife a-t-il une opinion à ce sujet?

M. Finlayson: On a émis une ordonnance en vigueur le 26 avril 1964 pour l'établissement d'un conseil des services des utilités dans les Territoires du Nord-Ouest.

M. St. Pierre: Mais vous n'avez pas encore pris de mesures à cet effet?

[*Text*]

Mr. Finlayson: The board was appointed, I believe, and never met. The Commissioner wrote us within the last three weeks that he is going to appoint a board and it will become effective.

Mr. St. Pierre: How will this board become effective?

Mr. Finlayson: I have not really had time to pursue this. I only received a copy of this about two hours before I left Yellowknife. But, as I say, I do have a copy of it, sir.

Mr. St. Pierre: Some of us are a little puzzled as to how a government agency "A" can set the rates of government agency "B". In a sense, the Crown is ruling upon the Crown.

Mr. Finlayson: A question that was asked to me and discussed, is whether a board of the Northwest Territories would have any effective power over a Dominion company—Northern Canada Power Commission is a Crown company, I believe—or whether they would be exempt from the rulings of the board of the Northwest Territories. I do not know the answer to this, really.

Mr. St. Pierre: There is a question as to whether the board could be anything except advisory in this area. Is that the reason that the 1964 Act lay on the books, unused, for so long, do you know? Or are you not in a position to answer?

Mr. Finlayson: I really do not know.

Mr. St. Pierre: This would be a formation of the territorial government, but your city council was in favour of the formation of such a board, was it not?

Mr. Finlayson: Yes.

Mr. St. Pierre: That is all my questions for the moment, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Nielsen.

Mr. Nielsen: Mr. St. Pierre has asked the questions which I was going to ask, for the most part. However, the impression should not be left—I am sure am sure he did not do it intentionally—that the raising of the issue of the establishment of a public utilities commission was directed to a commission to be established for the North. The proposition which I have been making is of course that there should be a public utilities commission established for the purpose of performing those functions in the Yukon, and a separate one for the Northwest Territories. Indeed, this could not occur without a federal act.

• 1150

The question of the application of the public utilities departments of the Northwest Territories, being Chapter 23 of the Ordinances for 1963, the second session, should, I would suggest, Mr. Chairman, be the subject of advice to the Committee from the law offices of the Crown. My submission is that the ordinance, while it would apply to public utilities operating a system or a work or a plant or equipment for the production, transmission, delivery or furnishing of electricity primarily for sale to the public, would apply to private invested utilities. It would not apply to the Northern Canada Power Commission, it being, in my submission, a fundamen-

[*Interpretation*]

M. Finlayson: Le Conseil a été nommé mais hélas il ne s'est jamais réuni. Le commissaire nous a écrit il y a à peine trois semaines nous disant qu'il nommerait un conseil et qu'il serait bientôt en vigueur.

M. St. Pierre: Comment ce conseil devient-il en vigueur?

M. Finlayson: Je n'ai vraiment pas eu le temps d'approfondir cette question. Je n'en ai reçu un exemplaire que deux heures avant mon départ de Yellowknife. Mais, comme je vous le dis, j'en ai toutefois un exemplaire.

M. St. Pierre: Quelques uns parmi nous se demandent bien comment un organisme de l'état «A» peut établir les taux d'un organisme de l'état «B». D'une certaine façon, la Couronne juge la Couronne.

M. Finlayson: On a discuté et on m'a demandé si le Conseil des Territoires du Nord-Ouest aurait des pouvoirs sur une société fédérale—la Northern Canada Power Commission est une société de la Couronne—ou si celle-ci serait exempte des décisions du Conseil des Territoires du Nord-Ouest. A vrai dire, cette question me laisse perplexe.

M. St. Pierre: On peut se demander alors si le Conseil ne jouerait qu'un rôle consultatif. Est-ce la raison pour laquelle la loi de 1964 reste sur les étagères sans qu'on s'en serve de quelque façon depuis si longtemps? Pouvez-vous répondre à cette question?

M. Finlayson: Je ne le sais vraiment pas.

M. St. Pierre: Il s'agirait de la formation d'un gouvernement territorial mais votre Conseil de ville favorisait la création d'un tel Conseil, n'est-ce pas?

M. Finlayson: Oui.

M. St. Pierre: C'est tout ce que j'ai à dire pour l'instant, monsieur le président.

Le président: Monsieur Nielsen.

M. Nielsen: M. St. Pierre a posé la question que j'avais sur le bout de la langue. Toutefois, on ne devrait pas laisser l'impression—et je suis sûr qu'il ne l'a pas fait intentionnellement,—que le besoin de créer une commission des services des utilités publiques doit s'étendre dans tout le grand Nord. Ce que j'ai proposé évidemment est de créer une commission de services des utilités publiques capable de remplir les fonctions dont nous avons parlé au Yukon et une autre commission doit être mise sur pied pour les besoins des Territoires du Nord-Ouest. Cette entreprise ne pourrait pas réussir sans l'intervention d'une loi fédérale.

L'application des départements de service d'utilité publique dans les territoires du nord-ouest se trouvant au chapfre 23 des ordonnances de 1963, deuxième session, devrait servir de conseil au Comité dépendant des bureaux juridiques de la couronne. Cette ordonnance s'appliquerait au service d'utilité publique exploitant un système, une usine ou de l'outillage pour la production, la transmission ou un réseau qui vend principalement de l'électricité au public et je maintien qu'elle devrait s'appliquer au service d'utilité privée. Naturellement, cette ordonnance ne s'appliquerait pas à la Northern Canada Power Commission. A mon avis, le concepte

[*Texte*]

tal concept of constitutional law that provincial acts and territorial ordinances do not apply to the Crown federal, unless the Crown submits to the jurisdiction of the board.

That is the only point I wish to make, Mr. Chairman.

The Chairman: Does that complete your question, Mr. Nielsen?

Mr. Nielsen: I did not have any questions. These were clarifying remarks. Mr. St. Pierre asked the ones that were of interest to me, very ably.

The Chairman: Mr. Buchanan.

Mr. Buchanan: The comment I would like to make, Mr. Chairman, is purely one of clarification. Last week, or I guess it was Tuesday, when Mayor Wybrew of Whitehorse was here, there was a little misunderstanding concerning the wording of a resolution passed by the Yukon Council, and I gather the misunderstanding arose because there were two different motions being referred to. It has been confirmed that the motion which was made by a man named Mr. Koken, and seconded by Jim Howatt . . .

Mr. Nielsen: On a point of order, Mr. Chairman, I not only question the fairness but the propriety of a member of the Committee, if this be Mr. Buchanan's intention, to impeach the testimony of a witness who appeared before us at our last hearing without his being here to make a proper explanation, or to his being given the opportunity. If Mr. Buchanan's intention is to refute the evidence of Mr. Wybrew in any way, surely he should in all fairness be here.

Mr. Buchanan: Mr. Chairman, this is purely for clarification. I think it might be a wise idea to listen to the completion of my remarks before any points of order are raised concerning them. It was purely to clarify what has transpired last time, and there is no suggestion of casting any aspersion on the testimony of the Mayor of Whitehorse.

Mr. Nielsen: Well, on the point of order, Mr. Chairman, Mr. Wybrew was here and he gave evidence of the proceedings of the city council, and it is obviously now Mr. Buchanan's intention to give evidence himself, which would tend to alter Mr. Wybrew's testimony.

Mr. Buchanan: That is not the fact, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Nielsen, I wonder if we could—from my recollection of what transpired in that regard at the last meeting, the Mayor made some reference to the resolution, and I recollect that it was Mr. Buchanan who raised the question of this resolution in the first place.

Mr. Buchanan: Yes.

The Chairman: And he made some remark, and described or related the supposed contents of a resolution, and the Mayor then made a comment on the alleged resolution that had been referred to by Mr. Buchanan.

If Mr. Buchanan wishes to clarify an original statement which he made, or which he referred to, then I do not think he, with all respect to your point of order, Mr. Nielsen—I do not see how he is casting any reflection on the Mayor's testimony. He is clarifying the

[*Interprétation*]

fondamental de la loi constitutionnelle établie que les lois provinciales et les ordonnances territoriales ne s'appliquent pas aux organismes fédéraux à moins que la couronne se soumette à la juridiction du conseil.

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

Le président: Cela complète-t-il votre question, monsieur Nielsen?

M. Nielsen: Je n'avais pas de question. Il s'agissait simplement de précision. Monsieur St. Pierre a admirablement posé des questions qui m'ont fort intéressé.

Le président: Monsieur Buchanan.

M. Buchanan: Monsieur le président, je voudrais avoir des précisions. La semaine dernière ou plus précisément mardi dernier, monsieur le maire Wybrew de Whitehorse témoignait devant nous et il y a eu quelques mésententes concernant le libellé de la résolution adoptée par le Conseil du Yukon et à mon avis cette confusion est issue c'est qu'on a présenté deux motions différentes. Il a été confirmé que la motion présentée par monsieur Koken et appuyée par monsieur Jim Howatt . . .

M. Nielsen: J'en appelle au règlement, monsieur le président. Il n'est pas dans l'ordre, et voir même injuste qu'un membre du Comité, si c'est bien là l'intention de monsieur Buchanan, de mettre en doute le témoignage d'un témoin qui était parmi nous lors de notre dernière réunion sans qu'il lui soit donné l'occasion de s'expliquer sans qu'il n'en ait même pas la chance. Si monsieur Buchanan a l'intention de réfuter le témoignage de monsieur Wybrew, la présence de ce dernier s'impose.

M. Buchanan: Monsieur le président, je veux simplement des précisions. Il serait peut-être sage d'écouter tout ce que j'ai à dire avant de soulever un appel au règlement. Je voulais avoir des éclaircissements concernant ce qui s'est passé la dernière fois je n'avais aucunement l'intention de mettre en doute le témoignages du maire de Whitehorse.

M. Nielsen: J'en appelle au Règlement, monsieur le président. Monsieur Wybrew était parmi nous et nous a fait part du compte rendu du Conseil de ville et manifestement, monsieur Buchanan a la l'intention de témoigner par lui-même ce qui aurait pour effet d'adultérer le témoignage de monsieur Wybrew.

M. Buchanan: Il n'en est rien, monsieur le président.

Le président: Monsieur Nielsen, si je me souviens bien de ce qui s'est passé au cours de cette réunion, le maire s'est reporté à cette résolution et je me rappelle qu'il s'agissait de monsieur Buchanan qui a soulevé une question concernant cette résolution en premier lieu.

M. Buchanan: Oui.

Le président: il a donc passé quelques remarques et fait une description du soi-disant contenu de la résolution alors que le maire a dit quelque chose au sujet de la prétendue résolution à laquelle s'était reporté monsieur Buchanan.

Si monsieur Buchanan voudrait apporter des précisions sur la déclaration première qu'il a faite, je ne vois pas pourquoi monsieur Nielsen sauf tout le respect que je dois vous accorder puisque vous en appellez au Règlement, il ferait ombrage au témoignage de

[*Text*]

reference that he made himself, if he wishes. Are you wishing to clarify something that you—am I correct in this, or am I completely . . .

• 1155

Mr. Buchanan: Basically, what has transpired, Mr. Chairman, is that there are two resolutions involved. The Mayor read one which is quite correct. The one passed by the Yukon Council; the one which I read was also one passed by the Yukon Council. The misunderstanding was that we thought we were in fact dealing with the same resolution, when in fact the one the Mayor was reading was one passed on January 13. The one which I was making reference to was one passed on February 2. They were two totally different resolutions.

Mr. Nielsen: I still maintain my point of order, Mr. Chairman: I have three comments to make. One, with respect, Mr. Wybrew simply did not make a comment in response to Mr. Buchanan's reading of a NCPC telex. Rather, he read a resolution and provided the verbatim wording of it to the Clerk of the Committee. He transcribed it after the conclusion of the meeting on Tuesday. It was not a mere comment: it was in the nature of a correction.

Secondly, Mr. Buchanan, with respect to him, is about to read another telex from NCPC. It would appear to be a newspaper article, probably publishing an account of the proceedings of the City Council. He, in effect is giving testimony second-hand when we have the Mayor of Whitehorse here to testify. If Mr. Buchanan is going to give testimony in these proceedings, then in all fairness I would suggest that we have to seek the Mayor's affirmation of what Mr. Buchanan is about to testify to in terms of what went on at the City Council, or ask Mr. Wybrew to come back.

The Chairman: Mr. Nielsen, I wonder if we could solve this difficulty by having our Clerk request copies of both resolutions from the Clerk of the Territorial Council.

Mr. Nielsen: It is not the Territorial Council.

Mr. Buchanan: It is the Council of Whitehorse.

The Chairman: The Council of the City of Whitehorse. Is this satisfactory to you, Mr. Buchanan?

Mr. Buchanan: Mr. Chairman, copies of the resolution of January 13 and the resolution of February 2, also appear in the February 14 issue of *The Whitehorse Star*. Plus you can get a copy from Marilyn Law, the Secretary of the City Council.

Mr. Nielsen: I would like to suggest that we ask the City Council of Whitehorse for any and all resolutions that have been passed by the Council with respect to NCPC.

The Chairman: Yes. Is this agreed to by the Committee?

Mr. Buchanan: I think that is in order. Our basic question is to clarify the fact that the Mayor and I were dealing with two different resolutions of the Council.

[*Interpretation*]

monsieur le maire. Il apporte des précisions sur ce qu'il a déclaré lui-même. Ai-je raison de croire que vous voulez apporter des précisions sur ce que vous-même avez déclaré?

M. Buchanan: Essentiellement, monsieur le président, c'est qu'on a présenté deux résolutions. Le maire a fait lecture d'une résolution qui est très bien, c'est-à-dire qu'elle a été adoptée par le Conseil du Yukon; celle que j'ai lue a aussi été adoptée par le Conseil du Yukon. La confusion est issue du fait que nous croyions traiter de la même résolution alors qu'en fait, le maire se reportait à celle qui avait été adoptée le 13 janvier. Quant à la mienne, elle avait été adoptée le 2 février. Il s'agissait donc de deux résolutions entièrement différentes.

M. Nielsen: J'en appelle toujours au Règlement, monsieur le président. Je voudrais faire trois commentaires. En premier lieu, M. Wybrew n'a rien dit au sujet de la lecture du télex de la Commission d'énergie du Nord canadien faite par M. Buchanan. Il n'a fait que lire une résolution et en a fourni le libellé au greffier du Comité. Il en a fait la transcription après la fin de la réunion de mardi. Il ne s'agissait donc pas d'un simple commentaire. Il s'agissait d'une véritable rectification.

Deuxièmement, M. Buchanan est sur le point de lire un autre télex de la Commission d'énergie du Nord canadien. Il semblerait qu'il s'agisse d'un article de journal publiant vraisemblablement un compte rendu des témoignages du Conseil de ville. Il fait donc un témoignage par personne interposée au moment où nous avons parmi nous le maire de Whitehorse qui est venu témoigner. Si M. Buchanan s'apprête à donner un témoignage de ce qui s'est passé au Conseil de ville, je crois qu'en toute justice il faut demander à M. le maire s'il approuve ce que M. Buchanan est sur le point de déclarer concernant les témoignages du Conseil de ville, ou demander à M. Wybrew de revenir témoigner au Comité.

Le président: Monsieur Nielsen, je me demande si je ne pourrais pas résoudre cette difficulté en demandant à notre greffier de nous procurer des exemplaires des deux résolutions. Il les obtiendrait sans doute du greffier du Conseil territorial.

M. Nielsen: Il ne s'agit pas du Conseil territorial.

M. Buchanan: Il s'agit du Conseil de Whitehorse.

Le président: Il s'agit du Conseil de la ville de Whitehorse. Cela vous sied-il, monsieur Buchanan?

M. Buchanan: Monsieur le président, les exemplaires de la résolution du 14 janvier ainsi que celle de février ont figuré dans le *Whitehorse Star* du 14 février et vous pouvez vous en procurer d'autres exemplaires en vous adressant à Mlle Marilyn Law, secrétaire du Conseil de ville.

M. Nielsen: Je propose que nous demandions au Conseil de ville de Whitehorse de nous procurer toutes les résolutions qui ont été adoptées par le Conseil en ce qui concerne la Commission d'énergie du Nord canadien.

Le président: Oui. Le Comité est-il d'accord?

M. Buchanan: Cela semble conforme au Règlement. Tout se résume au fait que le maire et moi-même discutions de deux résolutions entièrement différentes adoptées par le Conseil.

[*Texte*]

The Chairman: Thank you. Do you have a question, Mr. Buchanan.

Mr. Buchanan: No, I do not, Mr. Chairman. Mr. Thomson.

Mr. Thomson: Mr. Chairman, I know the witness, like some others from the North, has prejudices and I am not questioning them. I have some too: I come from a constituency that is quite a long way from Ottawa. I am referring, sir, to your suggestion that the head offices of the NCPC should be in the North, or some other government offices relating to the Yukon or Northwest Territories. Is this correct?

Mr. Finlayson: I would refer you to be Carrothers' Commission Report which eventually moved the Territorial government from Ottawa to the North.

Mr. Thomson: I would suggest at least that it should begin to be moved there by degrees. I can certainly sympathize with you, sir, in this particular aspect of it. I am sure that trying to run something in the Yukon or the Northwest Territories from Ottawa is a little bit difficult. I am sure there would be a lot of room for misunderstanding. There is no real need to be, if they were on the ground, if you will.

Some of the other representations we have had, I am thinking of the Yukon especially, suggested that they would accept a regional power system. Shall we say, within the Yukon. Are you willing to accept this within the Northwest Territories?

Mr. Finlayson: I am not familiar enough with the Yukon power distribution system to speak on that, but I do not see that it is a practical thing of a meld of diesel and hydro; the cost factor is considerably different.

• 1200

Certain areas have hydro now and to put in transmission lines to replace diesel, I believe would be a fairly expensive undertaking. I do not believe the meld is a good one.

Mr. Thomson: You are suggesting, in effect, that you do not want to be responsible for those way-far-out places either.

Mr. Finlayson: That is right.

Mr. Thomson: Okay, that is what I thought you meant. I do not know whether I agree with you completely, but we want your testimony, not mine.

Referring to the distribution system, do you own a municipal distribution system in Yellowknife?

Mr. Finlayson: No, our franchise expires in September and we are negotiating now with the possibility of taking it over by the city.

Mr. Thomson: Who has the distribution system now?

Mr. Finlayson: Plains-Western Gas and Electric Company Limited.

Mr. Thomson: I see. I misunderstood you. I thought you had made some money from this distribution system. If you do not own one obviously you have not. Was it your hope that you would?

[*Interprétation*]

Le président: Je vous remercie. Avez-vous une question, monsieur Buchanan?

M. Buchanan: Non, je n'en ai pas. Monsieur Thomson.

M. Thomson: Monsieur le président, je sais que le témoin, tout comme d'autres personnes sages qui viennent du Nord, ont des préjugés assez marqués et je ne les interrogerai pas. Je n'en suis pas exempt d'ailleurs. Je viens d'une circonscription qui est fort éloignée d'Ottawa. Vous avez proposé que les quartiers généraux de la Commission d'énergie du Nord canadien soient situés dans le Nord ou que d'autres bureaux gouvernementaux s'occupant du Yukon ou des Territoires du Nord-Ouest le soient aussi. Est-ce exact?

M. Finlayson: Je vous renvoie au rapport de la Commission Carrothers qui a transféré le gouvernement territorial d'Ottawa dans le Nord.

M. Thomson: Je crois qu'on devrait procéder par degré. Je sympathise avec vous sur ce point particulier. Je conviens qu'il est fort difficile de gérer les affaires du Yukon ou des Territoires du Nord-Ouest à partir d'Ottawa. Cela ne fait que créer des confusions. Ces mésententes n'auraient pas lieu si ces bureaux étaient sur place.

En ce qui concerne le Yukon plus précisément, on nous a demandé qu'ils acceptent un bloc d'alimentation régionale au sein du Yukon. Accepteriez-vous cette formule à l'intérieur des Territoires du Nord-Ouest?

M. Finlayson: Je ne suis pas suffisamment au courant du système de distribution d'électricité du Yukon pour me prononcer davantage mais il ne me semble pas que le moteur diesel et le groupe hydraulique soient une formule tellement pratique; le facteur coût en est sensiblement différent. Certaines zones ont un système hydraulique et installent des lignes de transmission pour remplacer le diesel. A mon avis, il s'agirait d'une entreprise fort coûteuse et le jeu n'en vaut pas la chandelle.

M. Thomson: En somme, vous dites que vous ne voulez pas être responsable de ces endroits lointains non plus.

M. Finlayson: C'est exact.

M. Thomson: C'est exactement ce que j'ai compris. Je ne sais pas si je suis complètement d'accord avec vous mais le Comité veut entendre votre témoignage et non pas le mien.

Pour en revenir au système de distribution, êtes-vous propriétaire d'un réseau municipal à Yellowknife?

M. Finlayson: Non, notre franchise expire en septembre mais nous sommes à entamer des négociations pour que la cité s'en empare.

M. Thomson: Qui est le propriétaire du système à l'heure actuelle?

M. Finlayson: *Plains Western Gas* et *Electric Company Limited.*

M. Thomson: Je vois. Je vous avais mal compris. Je croyais que vous aviez fait quelques profits grâce à ce système de distribution. Si vous n'en êtes pas le propriétaire, il est manifeste que vous n'avez pas fait de profit. En auriez-vous espéré autrement?

[*Text*]

Mr. Finlayson: Yes.

Mr. Thomson: In other words, you would be charging high enough rates to make some money from the distribution.

Mr. Finlayson: It is fairly simple. If we charge the same rates there is $85,000 worth of income tax that they have paid which a municipal system would not have to pay. There is also the fact, according to our figures, that they are making a profit of between 14 per cent and 15 per cent on their operations which we feel is excessive for a utility company.

Mr. Thomson: I had some other questions, but they have been answered, Mr. Chairman. However, I have one further question that is slightly different, if you like.

As a resident of Yellowknife and a resident of the Northwest Territories would you care to comment on whether a pipeline, oil or gas, highway etc, for the Mackenzie valley would be feasible and attractive to you or to that area?

Mr. Finlayson: I think it would be a tremendous asset to the area.

Mr. Thomson: Do you think there would be any significant damage, any unsolvable problems, if you will, in connection with the ecology, permafrost, cold, etc., with regard to building a pipeline of this nature?

Mr. Finlayson: My feeling is that with the studies being done now, the careful work being done that there would be no great damage to the ecology.

Mr. Thomson: I am not just sure how well acquainted you are with, shall we say, the Mackenzie valley route, but I will ask another question and if it is not fair, that is fine with me, you can say so. Would you suggest that the Mackenzie valley, from your point of view, would be the most logical route for a pipeline?

Mr. Finlayson: Yes.

Mr. Thomson: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. St. Pierre.

Mr. St. Pierre: Is there no one ahead of me, Mr. Chairman? I am on the second round.

The Chairman: Did you have your hand up earlier, Mr. Cullen?

Mr. Cullen: Yes.

The Chairman: I am sorry.

Mr. Cullen: I just have one area of concern Mr. Finlayson. It strikes me that from living in Yellowknife you have become a little parochial in that you do not seem to want to get into a regional set-up in the distribution of cost. It would seem to me it would be to your advantage if these areas surrounding Yellowknife were to develop and make use of the power because surely the supplies that go into mining camps, the clothing that must be bought and the

[*Interpretation*]

M. Finlayson: Oui.

M. Thomson: En d'autres termes, vous exigeriez des taux suffisamment élevés pour faire des profits grâce à cette distribution d'électricité.

M. Finlayson: Toute la question est fort simple. Si nous exigeons les même taux, l'Impôt sur le revenu s'élève à 85,000 dollars qu'ils ont payés et qu'un système municipal ne devrait pas payer. Il n'en reste pas moins que d'après nos chiffres, ils font un profit oscillant entre 14 et 15 p. 100 grâce à ce système et nous considérons que ce profit est excessif pour une société de services et d'utilités publiques.

M. Thomson: J'aurais d'autres questions, mais on y a répondu, monsieur le président. Toutefois, j'en aurais une autre qui est quelque peu différente.

En tant que résident de Yellowknife et résident des territoires du Nord-Ouest, croyez-vous qu'une pipe-line, une société pétrolière des grandes routes ou du gaz seraient possibles et rentables dans la Vallée du Mackenzie?

M. Finlayson: Je crois que ce serait tout à l'avantage de cette région.

M. Thomson: D'après vous, ces entreprises causeraient-ils des dommages irréparables du point de vue de l'écologie, du permafrost, du froid en supposant que l'on construise une pipe-line de ce genre?

M. Finlayson: D'après les études sérieuses qui ont été faites, je puis affirmer que l'écologie n'en souffrirait pas.

M. Thomson: Je sais pas dans quelles mesures vous êtes familié avec la route de la Vallé du Mackenzie mais je vous poserai néanmoins une autre question. Si vous croyez que je vais trop loin, ne vous gênez pas et dites-le moi. Croyez-vous que la Vallée du Mackenzie serait la route la plus logique pour la construction du pipe-line?

M. Finlayson: Oui.

M. Thomson: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Monsieur St. Pierre.

M. St. Pierre: N'y a-t-il pas quelqu'un qui doit me précéder, monsieur le président?

On m'a placé pour le deuxième tour.

Le président: N'aviez-vous pas levé votre main plus tôt, monsieur Cullen?

M. Cullen: Oui.

Le président: Je m'en excuse.

M. Cullen: Il y a un secteur qui me préoccupe, monsieur Finlayson. Je ne puis pas m'empêcher de penser que du fait que vous demeurez à Yellowknife vous faites preuve d'un esprit de clocher puisque vous ne voulez pas songer à une installation régionale en ce qui concerne à la répartition des coûts. A mon avis, ce serait à l'avantage de votre ville si les régions entourant Yellowknife étaient exploitées et utilisaient le pouvoir dont vous

[*Texte*]

food, if not bought in Yellowknife and I suggest a lot of it is, would come through Yellowknife because that really is the jumping off place for much of the development, particularly in your area. Do you not see it as an investment in the future, the fact that you might have to pay a little more for your rates now, but conceivably, if a mine were set up they would be using so much power there that it could have the opposite effect, namely that your rates could go down?

• 1205

Mr. Finlayson: As far as the private sector is concerned this is a possibility. The bothersome thing about the whole area in the North is the tremendous amount of subsidy and welfare and so on that is provided. As an industrial community we feel that we should not bear the cost which is the responsibility of all the people of Canada. For example, this town of Edzo, which is a complete new town being built because the previous Indian village was very unsanitary and was not an ideal location, as a businessman I really can see no economic justification for it. I think it is wonderful for the people to have better schools, better housing and better facilities but I do not feel that a small community in the North should carry too much of the subsidy of this.

Mr. Cullen: This is where it seems to me you are a little shortsighted in the development of the North. Surely if we improve the facilities we improve the education. The entrepreneurs conceivably are going to come from these small communities because now these Indian people and native people are going to have the better education and maybe the expertise. They are people who obviously like to live in the North and whom we can get out of this ward system and have development emanating from that kind of improvement. It is something we have to do now the same as we are helping developing countries. There is a lot of money being poured in there but in the long run I can see it as being beneficial to Canada.

To me, it seems that if we help these communities—we subsidize them somewhat for their electricity or their power now—from this will come developments that will be beneficial to your community. Are you looking at the North as a place such as you have just mentioned, which is a substitute community, always being on the ward system or the Indian the native people always being so-called on the dole? Do you not see any development taking place which would be advantageous for the North?

Mr. Finlayson: I cannot set myself up as a northern expert but with the location and the geographic and mineral formation, the rock formation there, I really cannot see this particular area ever having an economic base.

Mr. Cullen: Well I would suggest to you with the greatest respect that a lot of us who lived in Northern Ontario and Toronto said the same thing about Yellowknife many years ago that it is so far north and it is inaccessible and who is going to live up there longer than one month. People who had faith such as you who live there now are making Yellowknife a viable community and it seems to me you are a little shortsighted. I think I have more vision for the North than you seem to have. You are a little parochial right now.

[*Interprétation*]

disposez. Il ne fait aucun doute que les approvisionnements des camps miniers, les vêtements et la nourriture qui ne sont pas déjà originaires de Yellowknife seraient achetés à cet endroit puisque cette région deviendrait le cœur même de l'exploitation industrielle surtout dans votre région. Ne voyez-vous pas cette formule comme un placement dans l'avenir? Certes les taux sont un peu plus élevés à l'heure actuelle, mais si l'on devait construire une mine exigeant une telle puissance d'électricité, ne croyez-vous pas que cela aurait un effet contraire et que les taux seraient réduits?

M. Finlayson: En ce qui concerne le secteur privé, ce que vous dites est vraisemblable. Ce qui est un peu gênant dans l'ensemble de la région nordique est l'immense somme de subventions et de prestations qui y sont accordées. En tant qu'agglomération industrielle, nous estimons qu'il ne nous appartient pas d'assumer le fardeau financier qui revient à tout le peuple du Canada. Par exemple, la ville d'Edzo qui est entièrement nouvelle puisque nous avons aboli l'ancien village indien dont les conditions sanitaires étaient dans un état désiré cette ville dis-je n'invite pas les entreprises économiques. Il est bien gentil de bâtir de nouvelles écoles, des meilleurs logements et des meilleures installations mais à mon avis, un petit village dans le Nord exigerait de trop fortes subventions à cette fin.

M. Cullen: Je m'en prends un peu à votre myopie en ce qui concerne l'exploitation du Nord. Il ne fait aucun doute que si nous améliorons les installations, l'éducation s'en trouve pour autant amélioré. Les entrepreneurs viendront probablement de ces petites communautés car ces amis indiens et ces indigènes auront de plus en plus une éducation supérieure et seront même forts compétents. Il y a des gens qui manifestement aiment habiter le grand Nord. Il y a peut-être des gens qui quitteront sur régime de tutelles et travailleront à l'exploitation du Nord grâce à ce genre d'amélioration. Nous devons leur venir en aide tout comme nous le faisons pour les pays en voie de développement. Comme chacun sait, on verse des sommes énormes en ces endroits mais à long terme ces placements seront rentables au pays tout entier.

A mon avis, si nous aidons ces agglomérations, et si nous subventionnons leur électricité à l'heure actuelle, naîtront des industries qui profiteront à votre communauté. Comment envisagez-vous le Nord? S'agit-il pour vous d'une communauté qui sert de substitut, s'appuyant toujours sur un régime de tutelles ou croyez-vous que la population amie indienne vit d'allocations de chômage? Ne voyez-vous pas qu'il se produit des exploitations à l'avantage du Nord?

M. Finlayson: Je ne puis pas me constituer en un spécialiste des affaires du Nord mais compte tenu de l'endroit et de la formation géographique et minérale qui s'y trouve ainsi que la formation des rochers je ne puis vraiment pas voir comment cette zone précise peut devenir une base économique solide.

M. Cullen: Mais je vous dirai qu'un grand nombre d'Ontariens du Nord et de Torontois ont dit la même chose à propos de Yellowknife il y a plusieurs années. Yellowknife était un endroit si nordique et si inaccessible que l'on se demandait vraiment qui pourrait y vivre plus d'un mois. Mais ce sont des gens comme vous qui pleins de foi et d'initiative ont fait de Yellowknife une communauté viable et il me semble que vous adoptez une vue des choses un peu myope. J'ai beaucoup plus d'espoirs pour le Nord que vous semblez en avoir vous-même. A vrai dire, vous avez un esprit de clocher.

[*Text*]

Mr. Finlayson: I feel I have vision for the North but I have vision for areas of the North where there is a possibility of an economic base.

Mr. Cullen: Thank you Mr. Finlayson.

The Chairman: Mr. St. Pierre.

Mr. St. Pierre: I have a point which I forgot to question Mr. Finlayson on earlier, Mr. Chairman. You mentioned that NCPC in some areas of the North provides services other than power. I am aware of one at Dawson but could you tell me what other services are being provided and under what basis of payment and charges?

Mr. Finlayson: Fort Simpson is one where they provide added facilities. I am not sure whether . . .

Mr. St. Pierre: It may be that my question should be put to Mr. Lowe at some other meeting Mr. Chairman. If Mr. Finlayson does know . . .

Mr. Finlayson: I know Fort Simpson has some facilities that are being provided by NCPC.

Mr. St. Pierre: But you do not know if they are provided at a loss or if there are charges equal to the cost of the services.

Mr. Finlayson: No.

Mr. St. Pierre: How many people work for the electric distribution system in Yellowknife?

Mr. Finlayson: I would say eight or nine.

Mr. St. Pierre: It is a very small staff. Are any of them natives?

Mr. Finlayson: I believe there are some.

Mr. St. Pierre: Thank you.

The Chairman: Mr. Nielsen.

Mr. Nielsen: In reply to some of the questions that have been asked regarding subsidization of the whole of the system throughout the Northwest Territories by Yellowknife, is it your view Mr. Finlayson that as it is the policy of the Canadian government to embark on these schemes such as the one you have described and as the federal government has direct responsibility for a substantial portion of the population of the Northwest Territories and the services supplied to them, therefore it should be the responsibility of the Canadian taxpayer and the federal government to pay for these services and not expect the people of Yellowknife to subsidize it.

• 1210

Mr. Finlayson: That is correct.

Mr. Nielsen: That is the only question I have, Mr. Chairman.

The Chairman: I have two or three questions. I understood you to say earlier that the rates in Yellowknife, both for the power sold

[*Interpretation*]

M. Finlayson: Je fonde beaucoup d'espoirs pour le Nord, mais dans des zones qui peuvent servir de base économique.

M. Cullen: Je vous remercie, monsieur Finlayson.

Le président: Monsieur St. Pierre.

M. St. Pierre: J'ai oublié de poser une question à M. Finlayson un peu plus tôt monsieur le président. Vous avez déclaré plus tôt que la Commission d'Énergie du Nord canadien fournissait des services dans certaines régions du Nord autre que l'énergie électrique. J'en suis pleinement conscient pour ce qui est de Dawson, mais pourriez-vous me parler des autres services qui sont fournis et qui en assume les frais?

M. Finlayson: Fort Simpson en est un qui fournit des installations additionnelles. J'ignore si . . .

M. St. Pierre: Cette question pourrait peut-être s'adresser à M. Lowe lors d'une autre réunion, monsieur le président. Si M. Finlayson est au courant . . .

M. Finlayson: Je sais que Fort Simpson comporte certaines installations fournies par la Commission d'Énergie du Nord canadien.

M. St. Pierre: Mais vous ne savez pas si ils sont fournis à perte ou s'ils entrent dans leurs dépenses.

M. Finlayson: Non.

M. St. Pierre: Quel est l'effectif du système de distribution électrique à Yellowknife?

M. Finlayson: Je dirais huit ou neuf personnes. Il s'agit d'un personnel fort réduit.

M. St. Pierre: Y a-t-il des indygènes parmi eux?

M. Finlayson: Je le crois.

M. St. Pierre: Je vous remercie.

Le président: Monsieur Nielsen.

M. Nielsen: Pour répondre à certaines des questions soulevées concernant la subvention de l'ensemble du système qui parcourt les Territoires du Nord-ouest par Yellowknife, êtes-vous d'avis que puisque le gouvernement canadien adopte la politique de se lancer dans de telles entreprises et que le gouvernement fédéral est directement responsable d'une portion sensible de la population des Territoires du Nord-ouest . . . Cependant ça devrait être la responsabilité du contribuable canadien du gouvernement fédéral de payer pour ce service et de ne pas s'attendre à ce que la population de Yellowknife en défraie le coût.

M. Finlayson: C'est exact.

M. Nielsen: C'est la seule question que j'ai à poser, monsieur le président.

Le président: J'aimerais poser deux ou trois questions. Si j'ai bien compris, vous avez dit tout à l'heure que les taux à

[*Texte*]

by the NCPC and for the power that is distributed by the distributing company, have come down over the years. Could you indicate by memory or by a more accurate method, when these reductions have occurred?

Mr. Finlayson: They dropped from 2 cents in the fifties—this is as close as I can come—over a progressive decline to 1.07 cents which is the present rate.

The Chairman: Would these rate reductions have pretty well corresponded with the increase in population in Yellowknife?

Mr. Finlayson: No, the basic large increase in Yellowknife's population took place from 1967 on.

The Chairman: There have been no reductions since then?

Mr. Finlayson: No.

The Chairman: Were the increases in population which occurred in Yellowknife in the early sixties the result of government people coming in or were they the result of the mines expanding?

Mr. Finlayson: I believe they were the result of one of the mines expanding.

The Chairman: One of the mines expanding.

Mr. Finlayson: Yes.

The Chairman: There was very little increase in government personnel in that period?

Mr. Finlayson: That is correct.

The Chairman: But since 1967 there has been a substantial increase in the number of government people?

Mr. Finlayson: Yes.

The Chairman: What sort of addition to your population would that imply?

Mr. Finlayson: Between 2,500 and 3,000.

The Chairman: Would it not seem reasonable that this increased population, increased use of the hydro power, would result in certain economies of scale for both the supplier and the distributor of electricity?

Mr. Finlayson: We believe this is one of the reasons that Plains-Western are showing the beautiful profit they are.

The Chairman: And is it not correct that this additional population of 3,000 is in Yellowknife to serve all the people of all the Northwest Territories? They are not there for any other purpose, they are there to serve the people of the entire North, not just the people in Yellowknife.

Mr. Finlayson: That is correct.

The Chairman: It seems a bit strange that the economies of scale which are realized in Yellowknife from this increased population, which is there only to serve the people of the North, should not result in certain benefits, for example, to people in outlying communities in the North, in so far as electrical costs are concerned.

[*Interprétation*]

Yellowknife, aussi bien pour l'énergie dispensée par la Commission d'Énergie du Nord canadien que pour celle fournie par la Société privée, ont baissé au cours des années. Pourriez-vous nous dire de mémoire ou plus exactement quand ces réductions ont eu lieu?

M. Finlayson: Les taux ont baissé de 2 cents à 1.07 cent, taux actuel. Cette diminution s'est faite progressivement.

Le président: Est-ce que ces diminutions de taux ont suivi la courbe de l'augmentation de la population à Yellowknife?

M. Finlayson: Non, car l'augmentation portant de la population de Yellowknife s'est fait sentir à partir de 1967 jusqu'à nos jours.

Le président: Y a-t-il eu des réductions depuis?

M. Finlayson: Non.

Le président: Est-ce que l'augmentation des autres populations de Yellowknife au cours des années 60 sont dues à l'arrivée des fonctionnaires ou le résultat de l'expansion des mines?

M. Finlayson: Je crois qu'elles sont dues à l'expansion d'une des mines.

Le président: A l'expansion de l'une des mines?

M. Finlayson: Oui.

Le président: Est-ce qu'il y a eu une légère augmentation des fonctionnaires gouvernementaux au cours de cette période?

M. Finlayson: C'est exact.

Le président: Donc, depuis 1967 il y a plus de fonctionnaires qu'il y en avait?

M. Finlayson: Oui.

Le président: Quelle fût l'augmentation de la population?

M. Finlayson: Entre 2,500 et 3,000 âmes.

Le président: Est-ce raisonnable de croire que cette augmentation de la population et par conséquent l'accroissement de la demande de l'énergie a eu comme effet une économie de production massive aussi bien pour le producteur que pour le distributeur d'électricité?

M. Finlayson: Je crois que c'est l'une des raisons qui explique pourquoi la société «Plains-Western» fait autant de profits.

Le président: Est-ce exact de dire que l'augmentation de la population qui s'élève à 3,000 âmes et qui demeure à Yellowknife est là pour aider toute la population des territoires du Nord-Ouest? Ils n'y sont pas pour d'autres raisons, ils sont là pour servir la population entière du Nord non pas seulement la population de Yellowknife.

M. Finlayson: C'est exact.

Le président: Il me semble étrange que l'économie de production de masse réalisée à Yellowknife en vertu de cette augmentation de population qui est là pour servir la population du Nord, ne devrait pas servir à réaliser des bénéfices, par exemple, que des populations des municipalités du Nord et c'est concernant les coûts de

[*Text*]

The people who are providing the economies of scale or making possible economies of scale in Yellowknife are there to serve the people of the entire Northwest Territories and you are telling us that these economies should be kept just for the people of Yellowknife and not passed on to anyone else in the Northwest Territories.

• 1215

Mr. Finlayson: No. Northern Canada Power had not reduced their rates since the increase in population. The decrease in rates was brought about by industrial use, not the influx of territorial government.

The Chairman: You have mentioned that you do not feel that the Rae settlement, for example, should be subsidized by the people in Yellowknife. If the economies of scale that have resulted from the increase in population have given this profit to Plains-Western in the last year or two, surely the extension of service to Rae and some of the communities in the general Yellowknife area within a few hundred miles could be absorbed into the cost structure at Yellowknife without at least raising the cost to anyone.

Mr. Finlayson: Mr. Chairman, I think we are talking about two different things. We are here to discuss the Northern Canada Power Commission's distribution system in Yellowknife. The profit I spoke about is a private enterprise which has a franchise with the City of Yellowknife.

The Chairman: Agreed. What you are afraid of, as I understood from your testimony—and you correct me now—is that further reductions in the rate charged by NCPC for its supply of power will not occur in the future in Yellowknife if the NCPC equalizes its cost of supplying power in the region.

Mr. Finlayson: We have heard no offers of this from NCPC. We have to assume that the rate of 1.07 is Northern Canada's rate. In their wisdom they have made no offers to reduce the cost of power in Yellowknife despite the increase, and their projected increase for 1975 is roughly 50 per cent.

The Chairman: You said it would cost $40,000 approximately to subsidize the operation in Fort Rae—this was your guess. Supposing the NCPC—and I am just advancing a supposition—decided that instead of Plains-Western making this profit they would increase their rate slightly in Yellowknife to equalize the cost of supplying power to Rae. Supposing this did occur.

Mr. Orange: Mr. Chairman, if I may interject here, not only are we getting off the subject but I think there is a misunderstanding about communities such as Fort Rae versus Yellowknife. I think the point here is that Yellowknife is a town based on industrial activity. Fort Rae, Edzo complex is a community in which if you have 30 private consumers you have an awful lot. The remainder of the consumers . . .

• 1220

Mr. Nielsen: Out of a total of what?

Mr. Orange: I have no idea. I have no idea how many. I am told 800 to 1,000 people. But I am talking of 30 households. You have

[*Interpretation*]

l'électricité. Les gens qui fournissent une économie de production massive qui rendent possible cette économie possible à Yellowknife sont-ils là pour servir la population de tous les Territoires du Nord-Ouest ou vous dites-vous que cette économie de production massive devrait être gardée simplement pour la population de Yellowknife et que le reste de la population des Territoires du Nord-Ouest ne pourrait pas en bénéficier.

M. Finlayson: Non. La Commission d'Énergie du Nord canadien n'avait pas réduit ses taux depuis l'augmentation de la population. La diminution des taux revient de l'empoi industriel et n'est pas due au gouvernement territorial.

Le président: Vous avez dit que vous ne croyez pas que la population de Yellowknife devrait aider à la mise sur pied de Fort Rae si l'économie de la production massive qui a suivi l'augmentation de la population a apporté des bénéfices à la société «Plains-Western» au cours des deux ou de la dernière année, il est certain qu'un agrandissement des services à Fort Rae ou à quelques autres municipalités de la région de Yellowknife et ce dans un rayon de quelque cent milles, ce coût dis-je pourrait être absorbé sans qu'on ait besoin d'augmenter les coûts.

M. Finlayson: Monsieur le président, je crois que nous parlons de deux choses différentes. Nous sommes ici pour discuter de la Commission d'Énergie du Nord canadien qui assume le service de distribution de l'électricité à Yellowknife. Les bénéfices dont j'ai parlé étaient ceux d'une société privée qui possède une franchise avec la ville de Yellowknife.

Le président: Très bien, mais je me préoccupe de savoir si des réductions futures dans le taux imposé par la Commission d'énergie du Nord canadien pour assurer ces services ne surviendra pas plus tard à Yellowknife si la Commission égalise son coût de production dans la région.

M. Finlayson: Nous n'avons pas reçu d'offres semblables de la Commission d'Énergie du Nord canadien. Nous devons nous en tenir au taux de 1.07 qui est celui de la Commission. Ils n'ont pas offert de réduire le coût à Yellowknife malgré l'augmentation et l'augmentation prévue pour 1975 est à peu près de 50 p. 100.

Le président: Vous avez dit qu'il en coûterait environ $40,000 pour financer le coût de l'installation à Fort Rae, c'est le chiffre que vous avez avancé. Supposons que la Commission d'Énergie du Nord canadien décide qu'au lieu de la Société Plains-Western fasse ce bénéfice ils décident d'augmenter leur taux à Yellowknife pour contrebalancer le coût de l'électricité de Fort Rae.

M. Orange: Monsieur le président, je crois que nous sortons ici du sujet mais je crois que l'on fait fausse route en parlant d'opposition entre les municipalités de Fort Rae et de Yellowknife. L'activité industrielle est à la base de la vie de Yellowknife. Fort Rae est une municipalité dans laquelle il est difficile de trouver 30 consommateurs privés. Le reste des consommateurs . . .

M. Nielsen: Sur un total de combien?

M. Orange: Je n'en ai pas la moindre idée. On m'a dit qu'il s'agissait de 800 à 1,000 personnes. Mais je parle de 30 domiciles. Il

[*Texte*]

two stores; you have the guy who has the contract for water and sewer; you have the Catholic hospital and Catholic mission. I would have to scratch a little. You have Kenny Kimbel as well. And I think that would be about the number of private consumers in the community.

The point here is–I think we have to be awful careful about this. This is the point I think Mr. Finlayson is trying to make, as have other witnesses–why should the private consumer of Yellowknife or Fort Smith or others be required to subsidize what is, in effect, government power in communities such as Fort Rae–government towns. All your education people, all your health and welfare people are living in government housing. You have your Indian rental housing program which provides a rental scheme and which includes power. So if you do equalize the rates, for example, between Fort Rae and Yellowknife, the private consumer in Yellowknife is supporting a government power supply.

Mr. Nielsen: Instead of Indian affairs.

Mr. Orange: So you have this dilemma. I think, if you bring that into perspective, then you can see the concern of others about having the industrial commercial users subsidizing what, in effect, are government operations.

I am sorry to interject here but I think this point should be clarified.

The Chairman: Thank you, Mr. Orange.

The one point which continues to bother me somewhat, Mr. Finlayson, is the apparent indication in your testimony that you do not feel that anything which is gained in Yellowknife by economies of the scale should be passed on to any of the other people in the Northwest Territories by way of either a reduction in rates to them or an absence of a reduction of rates to the people of Yellowknife.

From an industrial point of view, I can certainly agree with your objections–that industry carrying on business in Yellowknife should not have to subsidize other communities. But if industry itself is benefitting from government presence in Yellowknife, then why should they object to some of this equalization occurring?

Mr. Finlayson: If I may just quote you the 1970 figures of the two major industries in Yellowknife, the two mines in Yellowknife are using roughly 9,000. The City of Yellowknife, apart from that, is using 5,500. So the two major industries are using two thirds of the power being used in Yellowknife right now.

We must remember that the gold mining is a depressed industry.

The Chairman: You mentioned that Plains Western has been making a substantial profit. You are aware, undoubtedly, that the NCPC is obliged by law to operate really at cost over the long run–or will be, if this new legislation is passed, obliged to operate its entire system at cost.

Mr. Nielsen: They are now.

The Chairman: And each unit, after the legislation is through, will not be obliged to be self-supporting, as is required by law now.

Mr. Finlayson: Yes.

The Chairman: This being the case, do you not feel that perhaps it would be advantageous to have NCPC distributing in Yellowknife, if they are required by law to operate not at a profit? Would this be to your advantage, or are you or your council examining this?

[*Interprétation*]

y a deux magasins; il y a celui qui a signé le contrat pour l'eau et les égouts; il y a l'hôpital catholique et la mission catholique. Il me faudrait chercher un petit peu. Il y a aussi Kenny Kimbel. Et voilà je crois le nombre de consommateurs privés dans la communauté.

Bref, je crois qu'il va nous falloir être très prudents à ce sujet. Voilà ce qu'entend, je crois, M. Finlayson, ainsi que d'autres témoins: pourquoi le consommateur privé de Yellowknife ou de Fort Smith ou d'autres devrait-il subventionner, ce qui, de fait, est une responsabilité du gouvernement dans les communautés telles que Fort Rae et les villes du gouvernement. Tout votre personnel d'enseignement, tous ceux qui s'occupent de la santé et du bien-être demeurent dans des maisons du gouvernement. Vous avez un programme de loyers pour les Indiens qui comprend l'électricité. Si vous égalisez les taux, disons par exemple entre Fort Rae et Yellowknife, le consommateur privé de Yellowknife se trouve à subventionner la source d'énergie du gouvernement.

M. Nielsen: Au lieu des Affaires indiennes.

M. Orange: Voilà donc le dilemme. A bien y songer, on comprend l'inquiétude d'autres à l'idée d'obliger les usagers commerciaux industriels à subventionner, ce qui, de fait, est une réalisation du gouvernement.

Je regrette d'avoir interrompu ici, mais c'est là je crois un point qu'il convient d'éclaircir.

Le président: Merci, monsieur Orange.

La question qui continue de m'intriguer un peu, monsieur Finlayson, c'est que vous semblez dire dans votre témoignage qu'à votre avis, rien de ce qui pourrait être économisé à Yellowknife ne devrait profiter aux autres habitants des Territoires du Nord-Ouest sous forme de réduction du tarif ou même de la suppression du tarif à l'égard des gens de Yellowknife.

D'un point de vue industriel, je puis convenir de vos objections–que l'industrie qui fait des affaires à Yellowknife ne devrait pas être obligée de subventionner d'autres centres. Mais l'industrie elle-même profite de la présence du gouvernement à Yellowknife, pourquoi alors s'opposerait-elle à une certaine égalisation?

M. Finlayson: Permettez-moi de vous donner les chiffres pour 1970 relatifs aux deux industries principales de Yellowknife, les deux mines de Yellowknife, qui utilisent environ 9,000. La ville de Yellowknife, prise à part, utilise 5,500. Donc, les deux industries principales utilisent les deux tiers de toute l'énergie dépensée actuellement à Yellowknife.

Souvenons-nous que l'exploitation des mines d'or constitue une industrie déprimée.

Le président: Vous avez mentionné que *Plains Western* réalise des profits appréciables. Vous savez sans doute que le NCPC est obligé par la loi à fonctionner au prix coûtant à la longue–ou le sera en vertu de cette nouvelle loi, si elle est adoptée, elle sera obligée à fonctionner au prix coûtant.

M. Nielsen: Elle l'est présentement.

Le président: Et chaque unité ne sera pas tenue de se suffire à elle-même, comme elle l'est maintenant.

M. Finlayson: Oui.

Le président: Dans ce cas, ne trouvez-vous pas qu'il serait avantageux pour la NCPC de Yellowknife si elle était tenue par la loi de fonctionner sans profit? Serait-ce à votre avantage, ou si vous êtes en train d'étudier cette affaire?

[*Text*]

Mr. Finlayson: Yes. As I have mentioned, we have had a letter from NCPC offering to purchase the system. They have very fairly offered to sell it back to us at cost in a few years, if we felt that they were not running it properly.

The Chairman: When does the franchise expire?

Mr. Finlayson: In September of this year.

The Chairman: Have you examined the possibility of importing hydro-electric power from the south, from Alberta? Is this at all feasible?

Mr. Finlayson: No.

The Chairman: No, not feasible at all.

• 1225

Mr. Finlayson: You heard Hay River's testimony. You would have to run a transmission line of about 300 miles around the lake from Hay River.

The Chairman: We have heard some objections from some of the witnesses we have had before the Committee earlier of the lack of certainty as to where the rate zones would be fixed. The Yukoner witnesses generally objected to the Yukon not being fixed as a specific rate zone. Do you have any objections to part of the Northwest Territories being included with part of the Yukon if this happened to be a reasonable thing and developments in both areas corresponded and was to the mutual advantage of both sides to do this?

Mr. Finlayson: I would not like to comment on that until I saw the zones and the power potential and so on.

The Chairman: I see.

Mr. Nielsen: I am sure the witness would love to see the Whitehorse ratepayer subsidizing Yellowknife. I said that facetiously.

The Chairman: Mr. Orange.

Mr. Orange: Mr. Chairman, I have a couple of observations really.

Mr. Finlayson, you may recall back four, five or six years ago the territorial government and/or the federal government undertook a study to determine the costs of what a subsidy would amount to if there was a 5 cent rate uniform throughout the territories. From my recollection that was never made public and I am asking you do you recall whether it was made public?

Mr. Finlayson: I have heard the figures, but I do not know that it was made public.

Mr. Nielsen: Did you say the Northwest Territories?

Mr. Orange: Yes. Mr. Chairman, I am wondering if perhaps at a later date we could ask either Mr. Lowe or the department if this document is public knowledge and what information can be obtained. It seems to me that the figures were a total figure and they were pretty substantial. As I recall they took into account the government towns which 90 per cent of the towns in the north are, government operated for the government and by the government.

Mr. Nielsen: In the Northwest Territories?

Mr. Orange: Yes. I would like to pursue this business of having residents as members of a power commission as appointed by the two commissioners in council. Mr. Finlayson, I can appreciate this

[*Interpretation*]

M. Finlayson: Oui. Comme je l'ai dit tantôt, nous avons reçu de la NCPC une lette nous offrant d'acheter le système. Ils nous ont loyalement offert de nous le revendre au prix coûtant dans quelques années si nous trouvions qu'ils ne l'exploitaient pas comme il le faut.

Le président: Quand la franchise est-elle échue?

M. Finlayson: En septembre de cette année?

Le président: Avez-vous étudié la possibilité d'importer de l'énergie hydro-électrique du sud de l'Alberta? Est-ce réalisable?

M. Finlayson: Non.

Le président: Tout à fait irréalisable.

M. Finlayson: Vous avez entendu le témoignage de Hay River. Il vous faudrait une ligne de communication d'environ 300 milles autour du lac à partir de Hay River.

Le président: Certains témoins qui ont déjà comparu au Comité ont formulé des objections sur l'incertitude de la localité de ces zones tarifaires. Les témoins du Yukon d'une façon générale, se sont opposés à l'idée que le Yukon ne soit pas établi comme zone tarifaire. Vous opposeriez-vous à ce qu'une partie des Territoires du Nord-Ouest soit comprise avec le Yukon si cela était à l'avantage des deux parties?

M. Finlayson: Je ne pourrais me prononcer sur cette question avant d'avoir vu les zones et le potentiel d'énergie, etc.

Le président: Je vois.

M. Nielsen: Je suis certain que le témoin aimerait voir les contribuables de Whitehorse subventionner Yellowknife. Je dis cela pour rire.

Le président: Monsieur Orange.

M. Orange: Monsieur le président, j'aurais quelques observations à faire.

M. Finlayson, si vous vous souvenez bien, il y a cinq ou six ans le gouvernement territorial ou le gouvernement fédéral avait entrepris une étude pour déterminer le montant qu'il faudrait affecter à un subside s'il y avait un taux uniforme de 5 p. 100 pour tous les territoires. À ma connaissance, les résultats n'ont jamais été publiés; auriez-vous l'obligeance de me dire si vous vous souvenez qu'ils ont été publiés?

M. Finlayson: J'ai entendu parler de ces chiffres, mais je ne sais s'ils ont été publiés.

M. Nielsen: Avez-vous dit les Territoires du Nord-Ouest?

M. Orange: Oui. Monsieur le président, pourrions-nous un peu plus tard, demander à M. Lowe ou au ministère si ce document est public et quel renseignement nous pouvons en retirer. Il me semble que les chiffres représentaient un montant global et qu'ils étaient considérables. Si je me souviens bien, ils ont tenu compte des localités gouvernementales qui comptent environ 90 p. 100 des localités dans le Nord. Ces localités fonctionnent par le gouvernement et pour le gouvernement.

M. Nielsen: Dans les Territoires du Nord-Ouest?

M. Orange: Oui. J'aimerais poursuivre la question des résidents étant membres d'une commission d'énergie et nommés par deux commissaires du Conseil. Monsieur Finlayson, je comprends cela et

[*Texte*]

and I am not going to argue with you. I may be acting as the devil's advocate at the moment, but if by chance there was a northerner who for reasons of his own decided to leave the territories, but still had a deep interest in the north, would we not be precluding this possibility of expertise by putting in a resident of the territory in the act?

Mr. Finlayson: Yes. We have been very successful with our appointed members to the territorial council who are non-residents of the territories. I think this would be a thin edge of a wedge to get northern Canada powers to start moving into the areas they operate if some of the members were resident of either of the territories.

• 1230

Mr. Orange: Did you use the figure earlier of $85,000 in taxes paid by Plains-Western?

Mr. Finlayson: Yes.

Mr. Orange: That is prior to that, or all of it is rebatable, is it not? It is rebatable to the territorial Government.

Mr. Finlayson: At the discretion of the Territorial Government.

Mr. Orange: Has the Territorial Government rebated this to the people of Yellowknife?

Mr. Finlayson: They have but unfortunately the federal government is about three years behind in their returns. I believe we are getting now 1967's rebate.

Mr. Orange: But it is rebated to the Territorial government and the Territorial Government rebates it to the . . .

Mr. Finlayson: They do not have to rebate it.

Mr. Orange: At their discretion.

Mr. Finlayson: At their discretion.

Mr. Orange: Right. Has the Territorial Government been rebating?

Mr. Finlayson: Yes.

Mr. Orange: I suppose I could ask Mr. Nielsen whether or not this has happened in the Yukon.

Mr. Nielsen: It is happening in the Yukon and it is rebated to the company and the company has used that to equalize rates throughout their system but there is one logical question as a follow-up to Mr. Orange's question. Has the rebate been applied to rate reduction by Plains-Western?

Mr. Finlayson: Yes, it has. I believe it amounts to practically 5 per cent.

Mr. Orange: The question I have then is that in the distribution system operated by Northern Canada Power Commission, they do not pay the tax, I assume.

Mr. Finlayson: No.

Mr. Orange: And therefore there is no rebate, obviously?

Mr. Finlayson: A municipally-operated system does not pay the tax either. There is one point that might be mentioned, that the federal government charges 5 per cent for bookkeeping cost. They only rebate 95 per cent of the tax. And you are not getting interest for three years on your money.

Mr. Orange: I am interested in the negotiations the city is having with NCPC. I do not know whether they are having them with NCPC or not but with the Plains-Western in terms of rates—new

[*Interprétation*]

je ne veux pas argumenter avec vous. Je peux faire office de l'avocat du diable, en ce moment, mais si par hasard un résident du Nord pour quelques raisons que ce soit décidait de quitter les Territoires et avait toujours des intérêts importants dans le Nord, est-ce que nous ne l'exclurions pas en inscrivant dans la loi résident du Territoire.

M. Finlayson: Oui. Nous avons eu beaucoup de succès avec les membres nommés du Conseil territorial qui ne sont pas des résidents des Territoires. Ce serait créer un malheureux précédent que de faire déménager la Commission d'Énergie du Nord canadien dans les régions où elle fonctionne parce que certains de ses membres seraient résidents de l'un ou de l'autre territoire.

M. Orange: Avez-vous mentionné plus tôt le chiffre de $85,000 en taxes payées par la Plains-Western?

M. Finlayson: Oui.

M. Orange: Cela est sujet à dégrèvement, n'est-ce pas? Le gouvernement territorial a droit à un dégrèvement.

M. Finlayson: C'est à la discrétion du gouvernement territorial.

M. Orange: Le gouvernement territorial a-t-il déchargé d'autant la population de Yellowknife?

M. Finlayson: Il l'a fait, mais malheureusement le gouvernement fédéral est environ trois années en retard. Je crois que nous recevons maintenant les dégrèvements de 1967.

M. Orange: C'est le gouvernement territorial qui jouit du dégrèvement. Et ce dernier l'applique aux . . .

M. Finlayson: Il n'a pas à le dégrever.

M. Orange: C'est à leur discrétion.

M. Finlayson: A leur discrétion.

M. Orange: Très bien. Est-ce que le gouvernement territorial l'a fait?

M. Finlayson: Oui.

M. Orange: Puis-je demander à M. Nielsen si cela s'est produit au Yukon.

M. Nielsen: Cela se fait actuellement au Yukon et c'est la compagnie qui jouit du dégrèvement et la compagnie l'utilise pour égaliser les taux dans son système, mais il y a une question qui fait suite à celle de M. Orange. Est-ce que la Plains-Western a appliqué ce dégrèvement à la réduction des taux?

M. Finlayson: Oui elle l'a fait. Je crois que cela se monte à 5 p. 100.

M. Orange: Je suppose que la Commission d'Énergie du Nord canadien ne paye pas de taxes d'après son système de distribution

M. Finlayson: Non.

M. Orange: Et par conséquent, il n'y a pas de dégrèvement?

M. Finlayson: Un système qui serait exploité par une municipalité ne paierait pas de taxes non plus. Il serait peut-être bon de mentionner que le gouvernement fédéral retient 5 p. 100 pour les frais d'administration. Le dégrèvement n'est que pour 95 p. 100 de la taxe. Et vous ne recevez pas d'intérêt sur votre argent pendant trois ans.

M. Orange: Ce qui m'intéresse c'est les négociations entre la ville et la Commission d'énergie du Nord canadien. Je ne sais si les négociations se font avec la CENC ou avec la Plains-Western en ce

[*Text*]

rates to be established. You have indicated that this town is taking a look at the possibility of running their own system.

Mr. Finlayson: Yes.

Mr. Orange: Have you had any consultants undertake a study in this regard?

Mr. Finlayson: Yes, we have had a preliminary report which I have here and the Montreal Engineering Company Limited has completed the physical part of a complete appraisal of the Plains-Western system. The figures are not out on this yet.

Mr. Nielsen: And it is Montreal Engineering?

Mr. Finlayson: Yes.

Mr. Nielsen: They are the engineering firm for NCPC, are they not?

Mr. Finlayson: They have been hired by Plains-Western to do the appraisal.

Mr. Nielsen: It sounds a little cosy to me.

Mr. Orange: I do not want to embarrass the town but at some stage the town council might be able to release whatever figures they have. I know that perhaps at this stage they are confidential but . . .

Mr. Nielsen: Can we have what you have?

Mr. Finlayson: I am afraid not. The appraisal will not be completed until some time next month. The figures will be released then.

Mr. Orange: Let me put it this way, Mr. Chairman. Perhaps Mr. Finlayson and the town, at their discretion, could determine what information might be helpful to us, if any—at your discretion?

Mr. Finlayson: Yes, we will be happy to do that.

The Chairman: Without asking for any confidential industrial information, I wonder, Mr. Finlayson, if there is any information you could give us as to the projected cost of power at this . . .

Mr. Finlayson: Cominco.

• 1235

The Chairman: The Cominco dam. Have you any idea of how much they expect this power to cost them? Is it a much better rate than they will get from—obviously they expect it will be a better rate.

Mr. Finlayson: I do not have this information. I do not think I will get it from Consolidated Mining.

The Chairman: Are there any further questions? Mr. Cullen.

Mr. Cullen: In this representation, you are talking about 1967; we are looking at four years. Nobody is asking the question whether this Committee could not be looking into why it would take so bloody long, to get a rebate back.

Mr. St. Pierre: I certainly think we should, Mr. Chairman. But obviously you cannot ask Mr. Finlayson.

Mr. Cullen: Maybe the steering committee might think about that. I would like to compliment Mr. Finlayson, a splendid witness and imperturbable, if I may say, and if that is what comes from living in the North maybe more of us should go up there.

The Chairman: Thank you very much Mr. Finlayson.

Mr. Finlayson: Thank you.

The Chairman: The meeting is adjourned.

[*Interpretation*]

qui concerne les nouveaux taux à être établis. Vous avez indiqué que cette ville étudie la possibilité d'exploiter son propre système.

M. Finlayson: Oui.

M. Orange: Est-ce que des conseillers ont entrepris cette étude?

M. Finlayson: Oui, nous avons eu un rapport provisoire de la *Montreal Engineering Company Limited* sur une évaluation complète du système de la Plains-Western. Les chiffres n'ont pas encore été publiés là-dessus.

M. Nielsen: Et c'est la *Montreal Engineering?*

M. Finlayson: Oui.

M. Nielsen: C'est la société d'ingénirie de la NENC n'est-ce pas?

M. Finlayson: C'est la Plains-Western qui les a engagés pour faire l'évaluation.

M. Nielsen: Cela me semble un peu trop commode.

M. Orange: Je ne voudrais pas mettre la municipalité dans l'embarras, mais le Conseil municipal pourrait peut-être publier des chiffres à un moment donné. À l'heure actuelle ils sont peut-être confidentiels mais . . .

M. Nielsen: Pouvons-nous avoir ceux que vous avez?

M. Finlayson: Je ne crois pas. L'évaluation ne sera pas terminée avant le mois prochain. Les chiffres seront publiés à ce moment-là.

M. Orange: Monsieur le président, peut-être que M. Finlayson et la municipalité à leur discrétion, peuvent déterminer quels renseignements peuvent nous être utiles?

M. Finlayson: Oui, nous serions heureux de le faire.

Le président: Sans vous demander de révéler des renseignements industriels, monsieur Finlayson, pourriez-vous nous donner une idée du coût prévu pour l'énergie . . .

M. Finlayson: Cominco.

Le président: Le barrage Cominco. Avez-vous une idée du prix qu'il croit que ce centre d'énergie leur coûtera? Est-ce que ce sera un meilleur taux; évidemment, ils doivent penser que ça leur donnera un meilleur taux.

M. Finlayson: Je n'ai pas ce renseignement. Je ne crois pas que je puisse l'obtenir de la *Consolidated Mining.*

Le président: Y a-t-il d'autres questions? Monsieur Cullen.

M. Cullen: Dans ce mémoire vous parlez de 1967, il s'agit de quatre années. Personne ne se pose la question à savoir pourquoi cela prend autant de temps à recevoir un dégrèvement?

M. St. Pierre: Je crois que nous devrions le demander monsieur le président. Mais il est évident que vous ne pouvez le demander à M. Finlayson.

M. Cullen: Peut-être que le Comité de direction pourrait s'en occuper. J'aimerais à complimenter M. Finlayson sur son imperturbabilité. Si c'est cela que ça donne de vivre dans le Nord, nous devrions y aller.

Le président: Merci beaucoup monsieur Finlayson.

M. Finlayson: Merci.

Le président: La séance est levée.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 10

Thursday, April 1, 1971

Chairman: Mr. Ian Watson

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 10

Le jeudi 1er avril 1971

Président: M. Ian Watson

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Indian Affairs and Northern Development

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Affaires indiennes et du développement du Nord canadien

RESPECTING:

The subject-matter of Arctic icebreaker service

CONCERNANT:

La question relative au service de brise-glace dans l'Arctique

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

Third Session

Twenty-eighth Parliament, 1970-71

Troisième session de la

vingt-huitième législature, 1970-1971

23670—1

STANDING COMMITTEE ON INDIAN AFFAIRS AND NORTHERN DEVELOPMENT

Chairman: Mr. Ian Watson

Vice-Chairman: Mr. Paul St. Pierre

Messrs.

Badanai	Foster
Barnett	Gendron
Buchanan	Gundlock
Cadieu	Hymmen
Cullen	Matte
Nielsen	Simpson
Paproski	Thomson (*Battleford-Kindersley*)
Penner	Yewchuk—(20).
Reid	
Rock	

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

J. H. Bennett

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES AFFAIRES INDIENNES ET DU DÉVELOPPEMENT DU NORD CANADIEN

Président: M. Ian Watson

Vice-président: M. Paul St. Pierre

Messieurs

Badanai	Foster
Barnett	Gendron
Buchanan	Gundlock
Cadieu	Hymmen
Cullen	Matte
Nielsen	Simpson
Paproski	Thomson (*Battleford-Kindersley*)
Penner	Yewchuk—(20).
Reid	
Rock	

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

J. H. Bennett

Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 65(4)(*b*)

Mr. Gendron replaced Mr. Deakon on April 1, 1971.

Mr. Badanai replaced Mr. Marchand (*Kamloops-Cariboo*) on April 1, 1971.

Mr. Foster replaced Mr. Morison on April 1, 1971.

Mr. Penner replaced Mr. Orange on April 1, 1971.

Mr. Reid replaced Mr. McBride on April 1, 1971.

Mr. Hymmen replaced Mr. Borrie on April 1, 1971.

Conformément à l'article 65(4)*b*) du Règlement

M. Gendron remplace M. Deakon le 1er avril 1971.

M. Badanai remplace M. Marchand (*Kamloops-Cariboo*) le 1er avril 1971.

M. Foster remplace M. Morison le 1er avril 1971.

M. Penner remplace M. Orange le 1er avril 1971.

M. Reid remplace M. McBride le 1er avril 1971.

M. Hymmen remplace M. Borrie le 1er avril 1971.

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente au siège d'Information Canada, Ottawa, Canada

MINUTES OF PROCEEDINGS

Thursday, April 1, 1971.
(11)

[*Text*]

The Standing Committee on Indian Affairs and Northern Development met this day at 11.12 a.m., the Vice-Chairman, Mr. St. Pierre, presiding.

Members present: Messrs. Badanai, Barnett, Buchanan, Cadieu, Cullen, Gendron, Hymmen, Penner, Reid, St. Pierre Thomson (*Battleford-Kindersley*), Yewchuk(—12)

Witness: Mr. J. A. Beesley, Legal Adviser, Director General, Bureau of Legal and Consular Affairs, Department of External Affairs.

The Vice-Chairman read the Third Report of the Sub-committee on Agenda and Procedure:

The Sub-committee on Agenda and Procedure met on March 23, 1971 at 4:15 p.m., the Chairman, Mr. Watson, presiding.

Members present: Messrs. Barnett, Buchanan, Nielsen, St. Pierre and Watson.—(5)

Also present: Mr. Yewchuk, M.P.

The Sub-committee considered problems relating to Bill C-193 and question raised by Mr. Nielsen at the meeting on Tuesday, March 23, 1971.

The Sub-committee made the following recommendations:

1. Because of certain questions raised in the brief received from the Whitehorse Chamber of Commerce on Bill C-193, that the Clerk contact the President immediately to ascertain if their Chamber wished to send a representative to appear before the Committee.

2. That the Clerk contact the Councils of the Northwest and Yukon Territories to find out if they intended sending a representative to appear before the Committee on Bill C-193.

Agreed—That the above report be concurred in.

On motion of Mr. Cullen,—

Agreed,—That Mr. A. Wright, Member of the Whitehorse Chamber of Commerce be invited to appear before the Committee concerning a brief submitted by the Whitehorse Chamber of Commerce on Bill C-193, An Act to amend the Northern Canada Power Commission Act.

On motion of Mr. Thomson (*Battleford-Kindersley*),

Agreed,—That if the members of the Northwest and Yukon Territories Councils intended making a presentation on Bill C-193, time would be made available on April 22, 1971.

On motion of Mr. Cullen,—

Agreed,—That reasonable travelling and living expenses be paid to Messrs. Kaeser, Mansell, Carel, Wybrew and Finlayson, who were invited to appear before this Committee on March 16, 23 and 25, 1971.

PROCÈS-VERBAL

Le jeudi 1er avril 1971
(11)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des affaires indiennes et du développement du Nord canadien se réunit ce matin à 11 h 12. Le vice-président, M. Saint-Pierre, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Badanai, Barnett, Buchanan, Cadieu, Cullen, Gendron, Hymmen, Penner, Reid, Saint-Pierre, Thomson (*Battleford-Kindersley*), Yewchuk—(12).

Témoin: M. J. A. Beesley, conseiller juridique et directeur général, Bureau des affaires juridiques et consulaires, ministère des Affaires extérieures.

Le vice-président fait lecture du troisième rapport du Sous-comité du programme et de la procédure:

Le Sous-comité du programme et de la procédure s'est réuni le 23 mars 1971 à 4 h 15 de l'après-midi. Le président, M. Watson, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Barnett, Buchanan, Nielsen, St. Pierre et Watson—(5)

Autre député présent: M. Yewchuk.

Le Sous-comité étudie les problèmes concernant le Bill C-193 et la question soulevée par M. Nielsen lors de la séance du mardi 23 mars 1971.

Le Sous-comité fait les recommandations suivantes:

1. A cause de certaines questions soulevées dans le mémoire sur le Bill C-193, présenté par la Chambre de commerce de Whitehorse, que le greffier se mette en rapport immédiatement avec le président pour s'assurer si leur Chambre désire envoyer un représentant afin de comparaître devant le Comité.

2. Que le greffier se mette en rapport avec les Conseils des Territoires du Nord-Ouest et du Yukon afin de s'assurer s'ils ont l'intention d'envoyer un représentant pour comparaître devant le Comité sur le Bill C-193.

Il est convenu,—Que le rapport sous-mentionné soit adopté.

M. Cullen propose, et il est

Convenu,—Que M. A. Wright, membre de la Chambre de commerce de Whitehorse soit invité à comparaître devant le Comité pour traiter d'un mémoire présenté par la Chambre de commerce de Whitehorse sur le Bill C-193, Loi modifiant la Loi sur la Commission d'énergie du Nord canadien.

M. Thomson (*Battleford-Kindersley*) propose et il est

Convenu,—Que si les membres des Conseils des Territoires du Nord-Ouest et du Yukon ont l'intention de présenter des mémoires sur le Bill C-193, ils pourraient le faire lors de la séance du 22 avril 1971.

M. Cullen propose, et il est

Convenu,—Que des frais raisonnables de déplacement et de séjour soient payés à MM Kaeser, Mansell, Carel, Wybrew et Finlayson qui ont été invités à comparaître devant le Comité les 16, 23 et 25 mars 1971.

The Committee resumed its consideration of the subject-matter of Arctic icebreaker service.

The Chairman outlined efforts to obtain expert advisers on Arctic icebreakers and that Wartsila Shipyard in Helsinki were willing to accept an invitation for Mr. B. M. Johansson to appear before the Committee if travel expenses were paid.

On motion of Mr. Cullen,—

That reasonable travelling and living expenses be paid to Mr. B. M. Johansson, Head of Design Department, Wartsila Shipyard, Helsinki, Finland, invited to appear before the Committee on April 20, 1971.

After debate thereon,—

And the question being put on the above mention, it was agreed to (*On Division*).

The Chairman introduced Mr. J. A. Beesley, Legal Adviser, Director General, Bureau of Legal and Consular Affairs, Department of External Affairs.

Mr. Beesley made a brief statement and was questioned.

At 12.35 p.m., questioning concluded, the Committee adjourned to April 6, 1971.

Le Comité reprend l'étude de la question du service de brise-glace dans l'Arctique.

Le président souligne les efforts qui ont été faits dans le but d'obtenir les services d'experts-conseils sur les brise-glace de l'Arctique et que la compagnie Wartsila Shipyard d'Helsinki est prête à accepter une invitation de M. B. M. Johansson de comparaître devant le Comité si les frais de déplacement sont payés.

M. Cullen propose,

Que des frais raisonnables de déplacement et de séjour soient versés à M. B. M. Johansson, chef du Département des études, Wartsila Shipyard, Helsinki (Finlande), invité à comparaître devant le Comité le 20 avril 1971.

Après le débat, la motion sus-mentionnée est mise aux voix et est adoptée (*sur division*)

Le président présente M. J. A. Beesley, conseiller juridique et directeur général, Bureau des affaires juridiques et consulaires, ministère des Affaires extérieures.

M. Beesley fait une brève déclaration et répond aux questions.

A 12 h 35 de l'après-midi, à la fin de la période de questions, le Comité suspend ses travaux jusqu'au 6 avril 1971.

Le greffier du Comité

J. H. Bennett

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Thursday, April 1, 1971.

• 1110

[*Texte*]

The Vice-Chairman: Gentlemen, I see a quorum.

Before introducing our witness today, there is some Committee business we could clear up. We have the third report of the Subcommittee on Agenda and Procedure, which I will go through briefly.

(See *Minutes of Proceedings*)

The Clerk has contacted the Whitehorse Chamber of Commerce, and Mr. A. Wright. He would be available April 6, and If I could have a motion, we could invite Mr. Wright to appear before the Committee on April 6.

Mr. Cullen: I so move.

Motion agreed to.

The Vice-Chairman: We have word from the Yukon Territorial Council that they wish to send a representative, Mr. Chamberlist, on April 22. We are awaiting word from the Northwest Territories Council. Is it agreed that Mr. Chamberlist will be invited?

Some hon. Members: Agreed.

The Vice-Chairman: I wonder if I might have a motion to pay some of the Committee's bills, and these are the reasonable travel and living expenses to be paid to Messrs. Kaeser, Mansell, Carell, Wybrew and Finlayson, who were invited to appear on March 16, 23 and 25.

Mr. Cullen: I so move.

Motion agreed to.

The Vice-Chairman: I think the last point I have to bring before the Committee is that, as you know, we have been in touch with the Finnish Embassy in an effort to have a representative from the Wärtsiläyard appear before the Committee on the subject of icebreakers. This is one of the world's leading icebreaker yards, if not the leading one.

I will read to the Committee a telegram forwarded to me yesterday from the Finnish Ambassador here.

YOUR LETTER MARCH 23 MANY THANKS WE CONFIRM BEING PREPARED SEND MR B M JOHANSSON HEAD OF OUR DESIGN DEPARTMENT TO THE BRIEFING IN THE PARLIAMENTARY COMMITTEE ON NORTHERN DEVELOPMENT CONCERNING POLAR ICEBREAKRS STOP APRIL 20th WOULD BE SUITABLE DATE STOP REF YOUR TELEGRAM WE CONFIRM TRAVEL EXPENSES ARE PAID BY THE COMMITTEE STOP WE ONCE MORE REPEAT WE RESERVE US RIGHT NOT TO ANSWER QUESTIONS CONCERNING OUR ESSENTIAL KNOW-HOW OR INDUSTRIAL SECRETS STOP IF POSSIBLE MR JOHANSSON WOULD LIKE VISIT A CANADIAN ICEBREAKER STOP GAS TURBINE DRIVEN NORMAN MCLEOD ROGERS WOULD BE MOST INTERESTING STOP WHEN RECEIVING YOUR

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le jeudi 1er avril 1971.

[*Interprétation*]

Le vice-président: Messieurs, je crois que nous avons le quorum.

Avant de vous présenter les témoins, il y a un problème qu'il faudrait régler. Nous avons reçu le troisième rapport du sous-comité du programme et de la procédure, que je vais parcourir brièvement.

(Voir *Procès-verbal*)

Le secrétaire est entré en rapport avec la Chambre de commerce de Whitehorse, ainsi que M. A. Wright. Ce dernier pourrait venir le 6 avril, et si vous êtes d'accord, nous pourrions inviter M. Wright à notre réunion du 6 avril.

M. Cullen: D'accord.

Motion adoptée.

Le vice-président: Le Conseil territorial du Yukon vous a fait savoir qu'il désirait envoyer un représentant, M. Chamberlist, le 22 avril. Nous attendons une communication du Conseil des Territoires du Nord-Ouest. Êtes-vous d'accord pour que M. Chamberlist soit invité?

Des voix: Oui.

Le vice-président: Pourrais-je avoir votre accord pour le règlement de certains frais du Comité, qui représentent des dépenses de voyages et de séjours que nous devons payer à MM. Kaeser, Mansell, Carell, Wybrew et Finlayson, qui ont été invités à venir les 16, 23 et 25 mars.

M. Cullen: D'accord.

Motion adoptée.

Le vice-président: Je crois que la dernière chose que j'ai à vous dire est que, comme vous le savez, nous avons été en rapport avec l'ambassade de Finlande dans le but de faire venir un représentant du Wartsilayard devant le Comité, au sujet des brise-glace. Il s'agit de l'un des plus grands chantiers de construction de brise-glace du monde, sinon le plus grand.

Je vais vous lire un télégramme qui m'a été envoyé hier depuis l'ambassade de Finlande à Ottawa.

VOTRE LETTRE DU 23 MARS VOUS REMERCIONS NOUS CONFIRMONS QUE NOUS SOMMES PRÊTS À ENVOYER M. B. M. JOHANSSON CHEF DE NOS SERVICES DES PROJETS À LA RÉUNION DU COMITÉ PARLEMENTAIRE SUR LE DÉVELOPPEMENT DU NORD CANADIEN CONCERNANT LES BRISE-GLACE POLAIRES STOP 20 AVRIL SERAIT UNE DATE CONVENABLE STOP RÉFÉRENCE VOTRE TÉLÉGRAMME CONFIRMONS QUE DÉPENSES DE VOYAGES SONT PAYÉES PAR LE COMITÉ STOP NOUS RÉPÉTONS ENCORE UNE FOIS QUE NOUS NOUS RÉSERVONS LE DROIT DE NE PAS RÉPONDRE AUX QUESTIONS CONCERNANT NOS TECHNIQUES PERSONNELLES OU DES SECRETS INDUSTRIELS STOP SI POSSIBLE M. JOHANSSON AIMERAIT VISITER UN BRISE-GLACE CANADIEN STOP LE NORMAN

[*Text*]

CONFIRMATION OF DATE WILL INFORM FLIGHT NUMBER AND TIME OF ARRIVAL

The important part of this telegram is that they wish to reserve the right not to be required to divulge industrial secrets.

Mr. Yewchuk: What does that mean?

The Vice-Chairman: Simply trade secrets.

Mr. Yewchuk: Do you think this would interfere with their usefulness as witnesses?

The Vice-Chairman: I would trust not, but if the questioning becomes too fine, and they think they have an industrial process that their competitors do not, they do not wish to be asked to be required to divulge that. As a matter of fact, this is the condition they set. So it would be on this condition that the Committee would have to accept them as witnesses.

Mr. Yewchuk: I wonder if it would be useful to learn what they mean by that, because there is no point in bringing this fellow across the sea if people are to speak only in general terms. We have had lots of witnesses ...

The Vice-Chairman: Mr. Cullen.

• 1115

Mr. Cullen: Mr. Chairman, I do not know how much in-depth knowledge Mr. Yewchuk has about icebreakers and getting into the industrial sector, I would think our questions would be more or less along the line of what kind of icebreaker he would think most appropriate, let us say, for our northern Arctic. In other words, should we have the pressure type or the great solid hull type? He might also pass some judgment on the kind of icebreakers that have broken down for one reason or another. You know, are still in the development stage and he may be able to give us some expertise along that line. I think if we delve a littte deeply as to ...

Mr. Yewchuk: Perhaps they might be industrial secrets that you are talking about.

Mr. Cullen: I would not think so. I think everybody has an opinion as to which of the kinds of icebreakers do the best job in the arctic ice. They study ice, ice conditions and kinds of ice which I assume in Finland would be comparable to our own. I can foresee tremendous advantages. These are, after all, world-renowned experts in this particular area. I am speaking off the top of my head and I am not an engineer, but I do not know how deeply as a lawyer I could go into questioning that would go into any industrial secrets or trade secrets they might have.

It is just a comment, Mr. Chairman. I feel that there would be advantages to be gained without going into the industrial or trade secret end of the thing.

The Vice-Chairman: Do you wish to put forward a motion to that effect, Mr. Cullen?

[*Interpretation*]

MCLEOD ROGERS À TURBINE À GAZ SERAIT TRÈS INTÉRESSANT STOP DÈS QUE VOUS CONFIRMEREZ LA DATE VOUS INFORMERONS DU NUMÉRO DE VOL ET DE L'HEURE D'ARRIVÉE

La partie importante de ce télégramme réside dans le fait qu'ils se réservent le droit de ne pas divulger des secrets industriels.

M. Yewchuck: Qu'est-ce que ça veut dire?

Le vice-président: Simplement des secrets commerciaux.

M. Yewchuk: Croyez-vous que cela peut influencer sur l'utilité de leur témoignages?

Le vice-président: Je ne pense pas, mais si les questions deviennent trop précises, s'ils pensent qu'ils détiennent le secret d'un procédé industriel, ils ne veulent pas qu'on leur demande de le divulger. En réalité, c'est la condition qu'ils exigent. C'est donc dans cette condition que le Comité devra les accepter comme témoins.

M. Yewchuck: Je me demande si l'on pourrait savoir ce qu'ils entendent par là, car ce n'est pas la peine de faire traverser l'Atlantique à ce monsieur si l'on ne doit parler que de termes généraux. Nous avons eu beaucoup de témoins ...

Le vice-président: Monsieur Cullen.

M. Cullen: Monsieur le président, je ne sais pas quelles sont les connaissances de M. Yewchuk au sujet des brise-glace et en ce qui concerne le secteur industriel je crois que nos questions devraient plutôt de savoir quel genre de brise-glace serait le plus approprié pour notre Nord arctique. En d'autres termes, devrions-nous avoir le type à pression ou le type à fuselage renforcé? Il pourrait aussi nous donner un aperçu des brise-glace qui ont fait défaut pour une raison ou pour une autre. Il pourrait nous parler des brise-glace qui sont encore au stage de développement et de nous donner le rapport de l'expertise. Je crois que si nous cherchions encore un peu plus ...

M. Yewchuk: Il s'agit peut-être de secrets industriels.

M. Cullen: Je ne crois pas. Je crois que chacun a une opinion sur le genre de brise-glace qui fait mieux l'affaire dans les glaces de l'Arctique. Ils étudient la glace, les conditions et les genres de glace et je suppose qu'en Finlande elle est sembable à la nôtre. J'y vois de très grands avantages. Après tout ce sont des experts renommés dans ce domaine. Je ne suis pas un expert ni un ingénieur mais en ma qualité d'avocat je ne crois pas toucher mes questions jusqu'au secret industriel ou de métier qu'ils puissent avoir.

Ce n'est qu'un commentaire, monsieur le président. Je crois que nous pourrions en tirer avantage sans aller aussi loin.

Le vice-président: Voulez-vous présenter une motion à cet effet monsieur Cullen?

[*Texte*]

Mr. Cullen: I would be happy to make a motion. Is it Dr. Johansson?

The Vice-Chairman: Mr. B. M. Johansson.

Mr. Yewchuk: Mr. Chairman, what objections do you have to asking for clarification?

The Vice-Chairman: I do not know what clarification we could ask for. We have been in touch with them. There has been correspondence back and forth which I do not have before me today. I could foresee from my knowledge, they were hired by Humboldt Oil at a considerable fee to draw up a plan for a polar icebreaker for Humboldt Oil and there could well be what they consider to be proprietory information in that study. I do not know what information we could get, Mr. Yewchuk, by further correspondence.

Mr. Cullen: I have one further question. There was another condition attached and that was the viewing of this other icebreaker. Has that been cleared? Would he be coming over here on the understanding that he would see this particular icebreaker?

The Vice-Chairman: That is not within the power of the committee, but I was in touch with the transport people and said, "Would you be interested in inviting him to see the icebreaker?" They said, "Yes, of course".

Gentlemen, our witness today, Mr. J. A. Beesley, has been before this committee previously, more than once as a matter of fact. He is the legal adviser to the Department of External Affairs. His particular interest is international law and specifically international sea law. He is appearing hopefully to assist us in the legal and jurisdictional aspects of the use of Canadian icebreakers in arctic waters. Mr. Beesley, would you like to proceed?

Mr. Yewchuk: Mr. Chairman, was there a brief circulated in advance that I did not receive?

The Vice-Chairman: No, no brief.

Mr. J. A. Beesley (Legal Adviser, Director General, Bureau of Legal and Consular Affairs, Department of External Affairs): No, and as a matter of fact, Mr. Chairman, I am not sure whether I should follow my practice on previous occasions of making an opening statement. I say that partly because I am not sure obviously of the line of questioning that members will want to pursue, but also in part because I would prefer not to volunteer statements on some aspects if they are not raised, simply because this is an open committee meeting. I think I should explain that I could perhaps have been freer to speak on some question were it in camera. I am aware that it would be quite improper for me to comment one way or the other on the desirability of the meeting being in camera or public. However, there are some delicate questions and although bureaucrats like to say that when they do not want to answer questions, this is the case. I would prefer to say very little in an opening statement and then attempt to answer questions.

• 1120

Briefly, as I understand it, the Committee is interested in ascertaining if there is a relationship between an icebreaker capacity and the assertion of Canadian juris-

[*Interprétation*]

M. Cullen: Je serais heureux de présenter une motion. Est-ce que c'est la Dr Johansson?

Le vice-président: M. B. M. Johansson.

M. Yewchuk: Monsieur le président, avez-vous des objections à ce qu'on demande des clarifications?

Le vice-président: Je ne sais quelle clarification nous pourrions demander. Nous les avons rencontrés. Nous avons correspondu avec eux à ce sujet. A ma connaissnace, ils ont été engagés par *Humboldt Oil* à un salaire très élevé, pour tracer les plans d'un brise-glace polaire pour cette compagnie et il se peut que les renseignements dans cette étude soient considérés comme la propriété de cette compagnie. Je ne vois pas quels renseignements nous pourrions tirer en correspondant davantage avec eux.

M. Cullen: J'ai une autre question. Il y avait une autre condition et c'était le visionnement de l'autre brise-glace. Est-ce qu'ils viendraient ici pensant qu'ils verraient ce brise-glace?

Le vice-président: Cela ne relève pas du Comité mais je me suis mis en contact avec les gens du ministère du Transport et je leur ai dit, pourriez-vous l'inviter à voir le brise-glace? «Ils m'ont répondu «oui, certainement».

Messieurs, notre témoin aujourd'hui, M. J. A. Beesley, a déjà comparu devant le Comité à plusieurs reprises. Il est le conseiller juridique du ministère des Affaires extérieures. Il s'intéresse particulièrement au droit international et plus spécifiquement au droit international maritime. Il comparaît afin de nous aider dans les aspects légaux et juridiques de l'usage des brise-glace canadiens dans les eaux arctiques. M. Beesley, à vous la parole.

M. Yewchuk: Monsieur le président, a-t-on fait circuler un mémoire que je n'aurais pas reçu?

Le vice-président: Non, il n'y a pas de mémoire.

M. J. A. Beesley (conseiller juridique, directeur général, Bureau des affaires légales et consulaires, ministère des Affaires extérieures): Non, je ne sais pas, monsieur le président, si je dois suivre mon habitude de commencer par une allocation. Je ne sais sur quoi se dirigeront les questions des députés et d'autre part, je ne voudrais pas faire de déclaration personnelle sur certains aspects qui ne seront pas soulevés tout simplement parce que c'est une séance ouverte du Comité. J'aurais été plus à l'aise pour parler de certaines questions si la séance avait été à huis clos. Je sais bien qu'il ne conviendrait pas que je parle en faveur ou contre l'opportunité de tenir cette séance à huis clos ou en public. Cependant, il y a certaines questions délicates et bien que l'on reproche aux bureaucrates de dire cela lorsqu'ils ne veulent pas répondre à des questions, c'est pourtant le cas aujourd'hui. Je préférerais faire un bref exposé d'ouverture puis j'essaierais de répondre aux questions.

Brièvement, il me semble que le Comité voudrait savoir s'il y a une relation entre les brise-glace et l'affirmation des pouvoirs ou de la souveraineté du Canada sur

[*Text*]

diction or sovereignty in Arctic waters. I think it is impossible to give a categorical answer to this question. Certainly it is possible to envisage circumstances in which an icebreaker capacity could be helpful and perhaps even crucial to the assertion or the maintenance of a particular Canadian claim.

On the other hand, if a situation were to develop along different lines, an icebreaker capacity might be required for many other reasons, but it might not, of itself, have any legal significance. To illustrate what I mean, one only has to imagine the two situations, the one wherein there is general international acquiescence to Canadian claim and the other where there is not. I think we are all aware that there is not general international acquiescence.

On the other hand, we are also aware that there have been a number of discussions going on with other countries with a view not so much to getting international acquiescence as such, but rather to seeking an accommodation of interest between coastal Arctic states and shipping states of other countries which might be using these waters or might at some stage wish to use them. It is not a matter of whether or not we are optimistic or pessimistic. It is a question of how we envisage future development to some extent and on the whole, developments are encouraging certainly as compared to the position a year ago. I do not think there is any doubt that when we have been makng almost a frontal attack upon certain principles of international law, we have had a good deal of success. This does not mean that there are no problems ahead of us but it does mean the situation is a little different from what it was a year ago when we were discussing some of these issues.

Let me try to be more specific by referring to the position of another country whose legal position is very similar to our own concerning Arctic waters. I think this Committee is quite expert in these matters and I do not need to go into any detail.

The U.S.S.R. position concerning Arctic waters is that the Arctic coastal state occupies a special position and has a special status. Principally because the Arctic coastal state must exercise special responsibility, special duty, and as a consequence must take on certain rights. If you want, the Arctic coastal state has certain special interests. Now this is also the Canadian view. Other states share this view to varying degrees. I do not think any state denies that the Arctic coastal state has special problems of a unique nature. We do not need to go into them, but there are all the problems of ecology, of hazards of navigation, of isolation, the very real dangers during the periods of darkness, of visibility through fog, sudden climatic changes and so on. To bring it all to a head, several of the U.S.S.R. publicists in arguing the U.S.S.R. legal position, have cited the fact that the northern sea route, in their case, is a coastal one and has been developed by the U.S.S.R. Navigation through their route requires the provision of icebreakers and other assistance by the U.S.S.R.

Now this is a case where another country has considered that this is relevant and so obviously it can be relevant. I would only say that it is not necessarily so. The only other comment I would make is that as I understand it what we should be focusing upon is not the broad question of Canadian sovereignty and the possibili-

[*Interpretation*]

les eaux de l'Arctique. Je pense qu'il n'est pas possible de répondre de façon catégorique à cette question. Il est assurément possible d'envisager des circonstances dans lesquelles l'utilisation de brise-glace serait utile et peut-être même capitale pour l'affirmation ou le maintien d'une prétendance spécifique canadienne.

Néanmoins, si une situation devait se développer de différentes façons, des brise-glace pourraient être nécessaires pour de nombreuses autres raisons, mais il ne pourrait pas, de lui-même avoir une signification juridique. Afin d'illustrer ce que je dis, il suffit d'imaginer les deux situations suivantes, la première où il y a une approbation internationale générale de la prétendance du Canada et la seconde où cet accord n'est pas réalisé. Je pense que nous savons tous qu'il n'y a pas d'approbation internationale générale.

D'un autre côté, nous savons également qu'il y a eu un certains nombres de discussions qui se sont déroulées avec d'autres pays dont le but n'était pas tant d'obtenir en soi une approbation internationale mais plutôt de chercher un accord des intérêts entre les états au bord de l'Arctique et les autres pays qui peuvent utiliser ces eaux pour la navigation ou peuvent un jour désirer de les utiliser. Le problème n'est pas d'être optimiste ou pessimiste. Il s'agit de la façon dont nous envisageons l'avenir dans une certaine mesure et dont nous envisageons l'évolution globale par rapport à l'année dernière. Je pense qu'il ne fait aucun doute que lorsque nous avons attaqué pratiquement de front certains principes du droit international, nous avons remporté un certain succès. Ce qui ne veut pas dire que tous les problèmes sont résolus mais cela signifie assurément que la situation est un peu différente de celle où nous nous trouvions l'an passé lorsque nous discutions certaines de ces discussions.

Permettez-moi d'être un peu plus précis en parlant de la position d'un autre pays qui sur le plan juridique est semblable à la nôtre en ce qui concerne les eaux de l'Arctique. Je pense que ce Comité est assez au courant de ces questions pour que je n'ai pas besoin d'expliquer tout ceci en détails.

La position de l'U.R.S.S. à propos des eaux de l'Arctique est que l'État au bord de l'Arctique occupe une position particulière et a un statut particulier. En particulier à cause du fait que cet État doit exercer une responsabilité particulière, doit faire front à des tâches particulières, et donc par conséquent doit s'arroger certains droits. Si vous voulez, l'État Arctique a certains intérêts particuliers. Bien, c'est également l'opinion du Canada. D'autres états partagent cet opinion dans des mesures différentes. Je pense qu'il n'y a aucun état qui conteste le fait que l'État Arctique doit faire front à des problèmes particuliers uniques. Il n'est pas nécessaire que nous les examinions, mais ce sont tous les problèmes d'écologie, des hazards de la navigation, de l'isolement, des dangers très importants au cours des périodes d'obscurité, de visibilité dans le brouillard, des changements climatiques brusques etc. En résumé, plusieur défenseurs de la position légale de l'U.R.S.S. ont dit que dans l'intinéraire septentrionale est un intinéraire côtier qui a été établi par l'U.R.S.S. La navigation par cet itinéraire nécéssite la fourniture de brise-glace et d'aide sous d'autres formes par l'U.R.S.S.

C'est donc un cas ou un autre pays a considéré que cela était normal et à quel point. Je dirais simplement

[*Texte*]

ty of effective occupation or even the question of enforcement as such of Canadian jurisdiction, Canadian legislation, but the concept of effective control. To my mind, this is the key issue in this whole problem. We could talk at some length about which acts help to assert sovereignty and which acts delegate from them. What we are interested in, I assume, from a practical point of view is effective control.

• 1125

Government policy is well established here as the Prime Minister and the Secretary of State have made clear. The intention is to open up the Arctic but not at the expense of the environment. Therefore, one way or another, if we are going to have passage through the Arctic waters, particularly the Northwest Passage, we have to ensure effective control. It is beyond my expertise to attempt to say whether effective control from a practical point of view can be exercised without an icebreaker capacity, but I can say from a legal point of view that we must exercise effective control one way or the other.

Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: First on my list is Mr. Buchanan.

Mr. Buchanan: Mr. Chairman, I was wondering which countries have disputed or have we had notification of dispute by any countries—the one to the south—over our concept or of the 100-mile pollution-control zones?

Mr. Beesley: In addition to the United States, we have had expressions of views from a number of countries, principally the Western European countries. If one could generalize, the position is that they are very sympathetic to the purposes behind our legislation but they do not acquiesce in it because it has been taken unilaterally rather than as a part of a multilateral settlement of the pollution problem. This, I think, would include for example, the positions of countries such as France as I recall, of the Netherlands and of Belgium. Then there is another group of countries, principally the Scandinavians which have made very clear to us that they are really very sympathetic to our point of view and are keenly aware of the problem. But they, too, would prefer an approach which was not based on the unilateral act. One of them in particular has suggested that the best approach to the problem is to "narrow the precedent". We agree with that because we think the Arctic position is special.

None of the countries have formally acquiesced in our legislation. The only country which has made quite clear that it supports our position is the U.S.S.R. I might say to you that there have been less formal and less clear-cut kinds of acquiescence from a number of other states, principally Latin America states.

[*Interprétation*]

qu'il n'en n'est pas forcément ainsi. Je me permettrais une dernière observation: à mon sens, nous devrions concentrer nos efforts non pas sur la vaste question de la souveraineté du Canada et la possibilité d'une occupation effective ou même la mise en force de la juridiction canadienne, de la loi canadienne, mais plutôt sur le concept d'un contrôle réel. A mon avis, voilà le nœud de tout ce problème. Nous pourrions parler interminablement des lois qui nous permettent d'affirmer notre souveraineté et des lois qui en découlent. Ce qui nous intéresse au fond, du moins je le suppose, d'un point de vue pratique, c'est le contrôle effectif.

Dans ce domaine, la politique du gouvernement est établie sans ambiguïté comme l'ont fait remarquer le premier ministre et le Secrétaire d'État. Nous avons l'intention d'ouvrir l'Arctique mais non aux dépens de l'environnement. Donc, d'une façon ou d'une autre, si nous devons nous frayer un passage dans les mers de l'Arctique, plus particulièrement le corridor nord-ouest, il nous faut assurer un contrôle effectif. Il déborde le cadre de compétence d'essayer de dire si oui ou non un contrôle effectif, d'un point de vue pratique, peut s'exercer sans l'appui d'un brise-glace, mais je puis dire que du point de vue juridique que nous devons exercer ce contrôle effectif d'une façon ou d'une autre.

Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Monsieur Buchanan, vous avez la parole.

M. Buchanan: Monsieur le président, je me demandais quels sont les pays qui nous ont disputé ou, encore, certains pays nous ont-ils disputé—nos voisins du sud—ce concept de la zone de 100 milles aux fins du contrôle de la pollution?

M. Beesley: Outre les États-Unis, un certain nombre de pays nous ont fait valoir leur opinion, tout particulièrement les pays de l'Europe occidentale. Pour généraliser, la situation est la suivante, on est sympathique aux buts qui soustendent notre législation mais n'y souscrit pas puisqu'ils ont été fixés unilatéralement plutôt que multilatéralement. On trouverait dans ce groupe l'attitude prise par la France, les Pays-Bas et la Belgique, entre autres pays dont je me souviens le nom. Puis vient ensuite un groupe de pays, plus particulièrement les pays scandinaves, qui nous ont déclaré sans ambiguïté qu'ils sont sympathiques à notre point de vue et qu'ils comprennent fort bien notre problème. Mais ils préfèrent aussi une façon de voir les choses qui ne soit pas unilatérale. L'un d'eux en particulier a suggéré que la meilleure façon d'envisager ce problème est en quelque sorte de «rétrécir le précédent». Nous sommes d'accord car nous pensons que la situation dans l'Arctique est tout à fait particulière.

Aucun de ces pays n'a officiellement convenu des cadres que nous avons élaborés. Le seul pays qui sans ambages a déclaré qu'il appuyait notre position est l'URSS. Je dois ajouter qu'ils n'ont pas été aussi officiels et aussi catégoriques que dans leur assentiment à l'égard de plusieurs autres états, tout particulièrement les états de l'Amérique latine.

[*Text*]

Mr. Buchanan: Where do you stand in law? Must you get this acquiescence? Or have you had out-and-out rejection? When you say they sort of hedge, is that categorized as a rejection or are they just sort of ambivalent about it?

Mr. Beesley: I would think some have rejected definitely and some are ambivalent. Most are hopeful that we can resolve the problem in some way which will enable them to be part of an accommodation.

As you may know, or perhaps do not know, we have been very actively engaged for many months in discussions with other countries in seeking just that kind of accommodation. It is an extremely complex kind of problem to resolve, but I think I can go so far as to tell you that our approach is that the Canadian government is not going to abandon its legislation. It is not going to weaken its legal position in any way. We would have no objection, however, to working out a treaty arrangement with other countries which would cast a kind of legal umbrella over our legislation whereby other countries might feel free afterward to consider that they had, in a sense, delegated their authority as members of the international community to exercise jurisdiction over their shipping. We might, if we wish to argue the point, say they had acquiesced in our position, but the sensible thing to do is not to press the point and simply try to work out an accommodation.

We have gone a long way in attempting that. The further we go, in some ways, the more difficult it becomes but we are actively considering this and we are having discussions principally with the U.S.A. and the U.S.S.R., but also with other countries.

Mr. Buchanan: Would you envisage this then as a series of bilateral agreements?

• 1130

Mr. Beesley: Our preference would be a miltilateral treaty, almost exactly what the Prime Minister forecast in his statement on October 24 when he said that we would be proceeding both unilaterally and multilaterally.

I think I should be careful not to be taken as suggesting, for example, that the U.S.S.R. in sharing our fundamental legal position also shares our desire to take a multilateral approach to the problem. They have their own national position and only they should be the ones to express it publicly, but I can say that we have been in touch with a number of Scandinavian countries, European countries and the two major maritime powers concerned with Arctic matters, the U.S.A. and the U.S.S.R. I would go further and say that we have worked out a draft treaty, but it is still a draft and still has to be explored with other countries. There are a number of ways of approaching the problem. The real issue is how you develop the law because the law definitely needs development. It sounded like almost a grandiose thing perhaps for us to say we were going to develop international law almost single-handedly, but we have had quite a bit of success in influencing other countries as is

[*Interpretation*]

M. Buchanan: Quelle est notre position, du point de vue légal? Devons-nous obtenir cet assentiment? Avons-nous été rejetés d'emblée? Quand vous dites qu'ils contournent un peu la question, entendez-vous cette expression au sens d'un rejet ou s'il s'agit plutôt d'une certaine hésitation?

M. Beesley: Je dirais qu'il s'agit d'un rejet pour certains pays et d'une certaine hésitation pour d'autres. La plupart espèrent que nous saurons résoudre le problème d'une façon qui leur permettra d'être partie à cette solution.

Vous ignorez peut-être que nous avons été fort activement engagés pendant plusieurs mois dans des discussions avec les autres pays cherchant justement cette solution. C'est un problème excessivement complexe mais je crois que je puis d'ores et déjà vous dire que nous l'envisageons comme si le gouvernement canadien n'entendait abandonner ses mesures législatives. Sa position légale ne s'en trouvera affaiblie le moins du monde. Mais nous n'aurions pas non plus d'objections à rédiger avec d'autres pays un accord qui jetterait pour ainsi dire une sorte d'écran protecteur au-dessus de nos mesures législatives et qui permettrait à d'autres pays de se sentir libres par la suite de considérer qu'en un sens, ils avaient délégué leur autorité à titre de membres d'une communauté internationale pour exercer la juridiction sur leurs expéditions par navires. Nous pourrions, aux fins d'argumentation, dire qu'ils ont reconnu notre position, mais il est plus sage de ne pas insister trop sur ce point et d'essayer plutôt à trouver une solution.

Déjà nous sommes fort avancés en ce sens. Et plus nous avançons, dans bien des domaines, plus la situation devient difficile, mais nous faisons de ce problème une étude poussée et nous avons des pourparlers tout particulièrement avec les États-Unis et la Russie, mais également avec d'autres pays.

M. Buchanan: Diriez-vous que ces pourparlers sont des séries d'accords bilatéraux?

M. Beesley: Nous préférerions un traité multilatéral qui serait presque comme le premier ministre l'a prévu dans sa déclaration du 24 octobre, selon laquelle nous procéderions unilatéralement et multilatéralement.

Je ne veux pas donner l'impression, par exemple, que l'URSS, en partageant notre position légale et fondamentale, partage aussi notre désir d'aborder le problème d'une façon multilatérale. Ils ont leur propre position nationale et devraient être les seuls à pouvoir l'exprimer publiquement. Nous avons établi des relations avec un certain nombre de pays scandinaves, les pays européens et les deux principales puissances maritimes qui se proéoccupent des questions de l'Arctique, les États-Unis et l'URSS. J'ajouterais que nous avons élaboré un projet de traité, mais c'est toujours un projet qui doit être étudié avec d'autres pays. Il y a un certain nombre de façons d'aborder le problème. La véritable question est la façon dont la loi est rédigée, car il importe de le faire. Il nous semblerait sans doute quelque chose d'extraordinaire de dire que nous rédigerions, presque seuls, une loi internationale, mais nous avons eu certains succès en influençant d'autres pays comme cela se manifeste de plus en plus dans les positions qu'ils adoptent pour la

[*Texte*]

becoming evident in the kinds of positions they are adopting in the preparatory conference for the Third Law of the Sea Conference which will be held in 1973.

Mr. Buchanan: This is the body under whose aegis you would envisage entry into some form of multilateral agreement.

Mr. Beesley: Not necessarily. On the whole we would prefer I think a regional approach which would also invite accession by nonregional shipping states, but it would not have to be under UN auspices. It need only be registered with the UN afterwards. We do not look on it as a UN problem. We look on it as a special problem peculiar to those states most concerned with the matter.

Mr. Buchanan: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Yewchuk.

Mr. Yewchuk: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Beesley, you indicated at the beginning of your comments that you were going to tell us about the relationship between icebreaker capacity and our ability to assert jurisdiction. I wonder whether you might be able to indicate what would constitute a challenge to our jurisdiction in the North.

Mr. Beesley: That is a very good question. One of our protagonists very informally complained to me recently that we had managed to make it very difficult for anyone to challenge our position and this is not accidental. We did not want to invite challenges. It is not that easy. The easiest way to challenge our jurisdiction is to go up there and pollute the area. This is manifestly ludicrous and we do not expect that to happen, but there could be a challenge by a state that felt that it wanted to make a test case, for example. It might actually comply with our regulations, but refuse to tell us so and we would then be forced to take some action to find out if that ship complied with our regulations or it did not. As a matter of common sense, I do not think any state would want to attempt to force a passage through those waters without adequate safeguards, and so, in effect, by doing certain things, by making certain exemptions in our legislation for certain types of ships, by reserving our position in the court, by inviting a multilateral approach, we are not so much attempting to head off a challenge, as to just make a challenge irrelevant.

To come back to your question, a challenge I think could be mounted if a state considered it necessary and desirable to do so. It could attempt it with its own icebreaker capacity because it would obviously have to have it to force its way through the passage, force its way through the ice, I mean, in that sense without any Canadian assistance and perhaps in noncompliance with Canadian regulations. That could happen.

Mr. Yewchuk: Is this the only way it could be challenged by surface marine traffic? Could it be challenged by submarine traffic or by air traffic?

Mr. Beesley: It could in certain areas be challenged by either of those other two types of traffic because we have a 12-mile territorial sea which in a sense does not close

[*Interprétation*]

conférence préparatoire relative à la troisième loi de la Conférence maritime qui se tiendra en 1973.

M. Buchanan: Il s'agit de l'organisme sous l'égide duquel vous envisageriez la réalisation d'une certaine forme d'accord multélatéral.

M. Beesley: Pas nécessairement. A mon avis, nous préférerions, dans l'ensemble, une formule régionale qui permettrait aux états maritimes non régionales d'y accéder, mais ça ne devrait pas être sous les auspices des Nations-Unies. Nous ne le considérons pas comme étant un problème des Nations-Unies. Nous le considérons comme un problème spécial et particulier à ces états que la question concerne le plus.

M. Buchanan: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Yewchuk.

M. Yewchuk: Merci, monsieur le président. Au début de vos observations, vous nous avez dit, monsieur Beesley, que vous nous parleriez de l'accord qui existe entre la capacité d'un brise-glace et notre pouvoir d'affirmer notre autorité. Je me demande si vous pourriez préciser ce qui constituerait un défi à notre autorité dans le Nord.

M. Beesley: C'est une excellente question. Récemment, un de nos protagonistes s'est plaint à moi très officieusement de ce que nous avions fait en sorte que ce soit difficile pour quiconque de défier notre position et cela n'est pas fortuit. Nous ne voulions pas soulever des protestations. Ce n'est pas aussi facile. La façon la plus facile de contester notre autorité est de s'y rendre et de polluer la région. C'est manifestement ridicule et nous ne croyons pas que cela se produise, mais un État pourrait protester estimant vouloir effectuer une étude, par exemple. Il pourrait effectivement se conformer à nos règlements, mais refuser de nous le dire, et nous serons alors obligés de prendre certaines mesures pour savoir si ce navire s'est conformé ou non à nos règlements. En fait, je ne crois pas qu'un État voudrait essayer de se frayer un passage à travers ces eaux sans escorte convenable. Ainsi, en effet, en faisant certaines choses, en accordant certaines exemptions dans notre législation pour certains types de navires, en précisant notre position devant les tribunaux, en favorisant les formules multilatérales, nous n'essayons pas de lancer un défi comme de rendre le défi inopportun.

Pour en revenir à votre question, je pense qu'un défi pourrait se poser si un État considérait qu'il est nécessaire et souhaitable de le faire. Il pourrait essayer de le faire avec son propre brise-glace, il devrait manifestement y avoir recours pour se frayer un passage à travers les glaces, je veux dire, en ce sens, sans l'aide des brise-glace canadiens et sans se conformer, peut-être, aux règlements du Canada. Cela pourrait se produire.

M. Yewchuk: Est-ce la seule façon dont un défi pourrait se poser, par le trafic maritime de surface? Cela pourrait-il se produire par le trafic sous-marin ou le trafic aérien?

M. Beesley: Dans certaines régions, il pourrait être défié par l'un ou l'autre des deux autres genres de trafic, car la limite des eaux territoriales s'étend sur 12 milles

[*Text*]

any gateway to the Northwest Passage, but it covers the gateways and, as you know, in a territorial sea a submarine is obliged to steam on the surface. So a submarine that wanted to go through and tell us afterwards in order to show that we did not have effective control might try that type of test, but I think it is very arguable what it would prove. I am not sure what it would prove. It would prove that we did not have as effective control as we thought we had. For example, someone might land on a northern island or even on Vancouver Island, set up shop for a while and then leave which would not prove that the land was still not Canadian and subject to Canadian sovereignty. There can be a use of territory that would be inconsistent with sovereignty if continued, but which need not necessarily prove anything if it is some kind of incursion like a border incident, for example.

• 1135

Mr. Yewchuk: I do not recall whether the 100-mile zone applies just to surface shipping or whether it applies to submarines as well. Maybe you could clarify that.

Mr. Beesley: It applies to both.

Mr. Yewchuk: Do we have effective jurisdiction over sovereignty in the submarine area now? Are we patrolling all...

Mr. Beesley: Do we have jurisdiction or do we have the assertion capacity?

Mr. Yewchuk: Are we asserting it?

Mr. Beesley: No.

Mr. Yewchuk: Are we checking to see whether there are any submarines going through there and polluting without our knowledge?

Mr. Beesley: We certainly are conducting surveillance. I think it would be impossible to say how complete or adequate or total it is, and I am not the person who should be answering that kind of question, but yes, we are mounting a surveillance over the area.

Mr. Yewchuk: Can you indicate what in your view would constitute assertion of a jurisdiction in this area?

Mr. Beesley: By someone else?

Mr. Yewchuk: No, by us. What constitutes assertion of jurisdiction by Canada in this 100-mile zone that we are talking about?

Mr. Beesley: Firstly, public statements, statements of government policy are one indication. A second indication is actual legislation such as the legislation that has been passed, and that is the most effective way of not merely announcing to the world that we consider that Canada asserts jurisdiction but actually making clear we intend to enforce it. The next stage is to ensure that it is enforced, and that is the most effective way of all of asserting jurisdiction. It can be asserted in a way that

[*Interpretation*]

ce qui, en un sens, ne ferme aucune sortie ver le passage nord-ouest, mais il couvre les passages et, comme vous le savez, en eaux territoriales, un sous-marin doit faire surface. Aussi, un sous-marin qui voudrait traverser et nous en avertirait après coup pour montrer que nous n'avons pas exercé de contrôle efficace pourrait essayer ce genre de test, mais ce qu'il démontrerait peut être mis en doute, à mon avis. Je ne suis pas sûr de ce qu'il prouverait. Il démontrerait que nous n'avons pas exercé un contrôle si efficace que nous pensions exercer. Par exemple, on pourrait atterrir sur une île septentrionale ou même l'Ile de Vancouver, s'y établir pendant un certain temps et partir ensuite, ce qui ne prouverait pas que le territoire n'était pas canadien et assujetti à la souveraineté canadienne. Il peut y avoir une utilisation de territoire qui ne serait pas compatible avec la souveraineté si elle était continue, mais qui ne prouve quelque chose nécessairement s'il s'agit d'une incursion comme un incident de frontière par exemple.

M. Yewchuk: Je ne me souviens si la zone de 100 milles s'applique juste aux navires de surface ou si elle s'applique aux sous-marins également. Peut-être pourriez-vous éclaircir ce point.

M. Beesley: Elle s'applique aux deux.

M. Yewchuk: Est-ce que nous avons une juridiction efficace sur la souveraineté dans le domaine des sous-marins maintenant? Est-ce que nous patrouillons tout...

M. Beesley: Avons-nous une juridiction ou avons-nous la capacité de nous affirmer?

M. Yewchuk: Est-ce que nous affirmons cela?

M. Beesley: Non.

M. Yewchuk: Est-ce que nous faisons des contrôles pour voir s'il y a des sous-marins qui passent par là et qui font de la pollution à notre insu?

M. Beesley: Certainement nous exerçons une surveillance. Je pense qu'il me serait impossible de vous dire si elle est complète, efficace ou totale, et je ne suis pas la personne qui devrait répondre à cette sorte de questions. Mais oui, nous exerçons une surveillance sur le secteur.

M. Yewchuk: Pouvez-vous nous indiquer ce qui, selon vous, constitue une affirmation d'une juridiction dans ce secteur?

M. Beesley: Par quelqu'un d'autre?

M. Yewchuk: Non, pas nous. Qu'est-ce qui constitue une affirmation de la juridiction par le Canada dans cette zone de 100 milles dont nous parlons?

M. Beesley: Premièrement, les déclarations publiques, les déclarations de politique gouvernementale sont une indication. Une seconde indication est la législation actuelle, telle que la loi qui a été votée, et c'est la manière la plus efficace non seulement d'annoncer au monde que nous considérons que le Canada affirme sa juridiction mais également de signifier clairement que nous avons l'intention de la rendre obligatoire. Le prochain stade est d'assurer qu'on pourra appliquer cette

[*Texte*]

causes other states to abide voluntarily by our regulations or in a confrontation situation.

Here I should mention the Arctic regulatons which are still under preparation in some respects and which have been passed to certain other countries for expert advice. We have worked out a relationship with a number of countries whereby they are prepared to examine our regulations from a technical point of view and comment on them without thereby being deemed to acquiesce in what we are doing. That may sound fuzzy to you but that is the way it is. If and when those regulations are agreed to, and they will be, if they are not agreed to internationally we will have to go ahead with them on our own. Then it is a matter of whether we ever have to enforce them against other states.

You see there are many devices that could be utilized, such as one used in IMCO whereby a seaworthiness certificate could be produced and it would not have to be produced to some Northern Affairs officer; it could be lodged through our consulate in some other port. But in some way if we were notified that a particular ship complied with our regulations then there would be no conflict and that ship would be abiding by our regulations and accepting our jurisdiction.

Mr. Yewchuk: Would this require, say, a formal application for permission to go into the jurisdictional area by foreign ships, submarine or surface?

Mr. Beesley: Not necessarily. That is one of the most clear-cut ways of achieving our purposes but it might be the best way of making it difficult for other countries to abide by it.

• 1140

It might be simply a matter of our promulgating our regulations and using the international machinery already in existence to determine which ships comply and which do not.

Mr. Yewchuk: It seems then your view is that we might be having submarine traffic within the 100-mile zone, or even within the 12-mile zone now without our knowledge at all and this does not threaten our jusrisdiction in any way.

Mr. Beesley: I do not think I should be taken as saying "we might have." I am saying that if we did it would not prove anything to me. It would not prove that somebody else had sovereignty over the waters or that they were high seas.

Let me put it this way: a submarine might penetrate Halifax Habour and leave again, quite successfully, without our knowing it and that would not prove that we did not have complete sovereignty over the internal waters in question.

Mr. Yewchuk: Let us say that there is a country which uses the submarine route between the Arctic Islands on a

[*Interprétation*]

juridiction, et c'est la manière la plus effective de toutes d'affirmer la juridiction. Elle peut être affirmée d'une manière qui oblige les autres états à respecter nos règlements volontaires ou à aboutir à une situation de confrontation.

Ici, je devrais mentionner les règlements sur l'Arctique, qui sont encore en préparation sous certains aspects et qui ont été transmis à certains autres pays pour conseil. Nous avons mis au moins des rapports avec un certain nombre de pays suivant lesquels ils sont prêts à examiner nos règlements d'un point de vue technique et à les commenter sans qu'il soit question pour eux d'acquiescer ce que nous faisons. Ceci peut vous sembler étrange mais c'est la manière dont cela fonctionne. Quand ces règlements seront acceptés, et ils le seront, s'ils ne sont pas acceptés internationalement nous devrons les appliquer de notre cru. Alors ce sera une affaire de savoir si nous devrons jamais les imposer aux autres états.

Vous voyez qu'il y a de nombreux procédés que l'on peut utiliser, tel celui utilisé à l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime par lequel un certificat de navigabilité pourrait être produit, et il n'aurait pas à être produit à un fonctionnaire quelconque des Affaires du Grand Nord; il pourrait être déposé par l'entremise de notre consulat dans un autre port. Mais si d'une façon quelconque nous sommes informés qu'un navire satisfait à nos règlements, alors il n'y aura pas de conflit et ce navire respectera nos règlements et acceptera notre juridiction.

M. Yewchuk: Est-ce que cela veut dire que les navires étrangers, les sous-marins ou les navires de surface, devront faire une demande officielle pour recevoir l'autorisation d'entrer dans la zone qui est sous notre juridiction?

M. Beesley: Pas nécessairement. Ceci est l'une des manières les plus claires pour nous d'atteindre nos buts, mais cela pourrait bien être la meilleure manière de faire qui soit difficile aux autres pays de s'y conformer. C'est peut-être simplement une question de promulgation de nos règlements et d'utilisation des mécanismes internationaux déjà existant pour déterminer quels navires sont conformes et quels navires ne le sont pas.

M. Yewchuk: Il semble donc que votre opinion soit qu'il puisse y avoir un trafic sous-marin à l'intérieur de la zone de 100 miles, ou même à l'intérieur de la zone de 12 miles sans que nous ne le sachions et sans que cela enfreigne en aucun cas notre juridiction.

M. Beesley: Je ne pense pas qu'il fasse considérer que je déclare «il pourrait y avoir». Je dis que si c'est le cas, ça ne prouverait rien pour moi. Ça ne prouverait pas que quelqu'un d'autre aurait la souveraineté sur les mers ou que ce serait des hautes mers.

Permettez-moi de m'exprimer ainsi: un sous-marin pourrait entrer dans le port de Halifax et le quitter sans que nous ne le sachions, et cela ne pouverait pas que nous n'avons pas une souveraineté complète sur les eaux internationales en question.

M. Yewchuk: Disons qu'il y a un pays qui utilise les itinéraires de sous-marins entre les îles Arctiques de

[*Text*]

regular basis over the years without our knowing about it. Could this country say that it is an established traffic area, a part of the high seas, or international waters, because of that?

Mr. Beesley: I would think if a practice like that developed then we would not be asserting effective control, and this would be a clear indication that we were not doing so. That would not necessarily mean that if we went to court we would lose the case, but it certainly is the kind of act that would be inconsistent with the whole purpose of what we are attempting to do which is to protect the environment and open up shipping. I do not want to attempt to give a categorical affirmative answer, that yes, that would damage our claim, but I certainly think it could.

Mr. Yewchuck: Could you give an answer to indicate whether we are in fact patrolling this area sufficiently to ensure that this is not happening now?

Mr. Beesley: My understanding is that we have a good many ways of ascertaining what is going on, that our methods are being improved and measures are being intensified, but we are not getting neurotic about it.

Mr. Yewchuck: What are the methods we use now?

Mr. Beesley: Firstly, I am not particularly expert in this field; I know what I know because I have heard it from experts in the field. Secondly, I am afraid I am not qualified to say how much of it is classified and how much of it is not, and I think I ought not to comment more on that without at least seeking advice and instruction. I understand the point of your question.

Mr. Yewchuk: That is all right, Mr. Beesley. But you do feel satisfied that we are exercising our jurisdictions sufficiently now to prevent an established submarine route from being established or developed?

Mr. Beesley: As far as I know, the answer to that question is in the affirmative. But bear in mind that we have not yet promulated our regulations, so to some extent the question is a hypothetical one.

Mr. Yewchuck: That brings us to the matter at hand then, the need for an icebreaker. Is it really necessary? We do not have such an icebreaker now and, according to you, we are asserting our sovereignty or jurisdiction, if you like, effectively.

Mr. Beesley: One of the difficulties I have in answering that question is the one that I think all the Committee must share with me—it is just impossible to forecast the future.

Mr. Yewchuck: Yes.

Mr. Beesley: We cannot really base our conclusions on the experience of the past. The whole situation has been radically transformed legally, as well as politically and economically, by the Prudhoe Bay oil discoveries and the Humble Oil experiments. Although present indication appear to be that there is no immediate likelihood of

[*Interpretation*]

façon régulière pendant des années sans que nous le sachions. Ce pays pourrait-il dire que c'est une zone de trafic établi, indépendante de la route claire ou des eaux internationales, pour cette raison?

M. Beesley: Je pense que si une telle façon d'agir se développait, nous n'assurerions pas un contrôle efficace, et ce serait une indication claire que nous n'agissons pas ainsi. Ceci ne signifierait pas nécessairement que nous perdrions un procès à ce sujet, mais c'est assurément le genre d'agissement qui serait en contradiction avec tout ce que nous essayons de faire, à savoir protéger l'environnement et développer la navigation. Je ne veux pas essayer de donner une réponse affirmative catégorique, tel que oui, cela nuirait à nos prétentions, mais je pense que c'est possible.

M. Yewchuk: Pourriez-vous nous dire si en fait nous surveillons cette région de façon suffisante pour s'assurer que cela ne se produit pas actuellement?

M. Beesley: Je sais que nous avons un bon nombre de moyens pour s'assurer de ce qui se passe, que nos méthodes sont en voie d'amélioration et que les mesures que nous utilisons sont intensifiées, mais ça ne va pas nous empêcher de dormir.

M. Yewchuk: Quelles sont les méthodes actuellement utilisées?

M. Beesley: Premièrement, je ne suis pas particulièrement expert dans ce domaine, ce que je sais, je l'ai appris grâce à des spécialistes. Deuxièmement, je crains de ne pas être compétent pour dire à quel point c'est classifié et à quel point ce ne l'est pas, et je pense que je ne devrais pas faire de plus amples commentaires sans au moins obtenir des renseignements. Mais je comprends très bien le sens de votre question.

M. Yewchuk: C'est très bien, M. Beesley. Mais vous êtes convaincu que nous exerçons nos pouvoirs de façon suffisante afin d'empêcher la création ou l'extansion d'un trafic sous-marin?

M. Beesley: Pour autant que je sache, la réponse à cette question est affirmative. Mais n'oubliez pas que nous n'avons pas encore communiquer nos règlements, dans une certaine mesure la question est donc hypothétique.

M. Yewchuk: Nous en venons donc au problème en cause, à savoir la nécessité d'un brise-glace. Est-ce vraiment nécessaire? Pour l'instant nous n'en n'avons pas, et d'après vous, nous exerçons notre souveraineté ou notre juridiction, si vous voulez, de façon efficace.

M. Beesley: L'une des difficultés que j'éprouve pour répondre à cette question, est que l'ensemble du comité partagera avec moi, et qu'il est tout simplement impossible de prévoir l'avenir.

M. Yewchuk: Oui.

M. Beesley: Nous ne pouvons pas vraiment fonder nos conclusions sur l'expérience des années passées. Toute la situation a été radicalement transformée légalement, aussi bien politiquement et économiquement par les découvertes de pétrole de la Prudhoe Bay et par les expériences de Humble Oil. Bien ques les renseignements

[*Texte*]

tanker or submarine traffic through the area, on the other hand I think we would be very foolish to attempt to say that this can be ruled out with any certainty for the foreseeable future.

Therefore I think we have to bear in mind that one of the ways of establishing the status of a strait, for example, as an international strait, is by usage, by custom, by passage for commercial and other purposes. That, of course, is one of the main reasons the 12-mile territorial sea was estabished—so what whatever other countries' positions might be or might not be concerning the waters of the Arctic Archipelago, there was no doubt that we had total sovereignty at two key points.

Taking all that into account, we could find the whole situation transformed in a few years. I would only say that from a legal point of view, if money is no object, we would be far safer to have icebreakers.

Mr. Yewchuck: Does this usage you are referring to have to be surface water traffic?

• 1145

Mr. Beesley: No. On principle not, I guess.

Mr. Yewchuk: What about assertion of jurisdiction by way of helicopters in addition to submarines?

Mr. Beesley: This would be, I assume, more of an enforcement type of assertion of jurisdiction that an icebreaking assistance type assertion of jurisdiction. Certainly, if we were attempting to spot a polluting vessel, a helicopter can do the job. Beyond that, I do not know what the helicopter would do except perhaps report it to other authorities.

I am in some difficulty here because, after all, I am only expected to comment on a strictly legal aspect, but our legal position is that we are asserting a limited form of jurisdiction for a purely functional purpose; namely, to protect the ecology. We are not asserting sovereignty out to 100 miles, and the function of protecting the ecology is closely connected with the purpose of opening up passage.

Taking that into account I can see that a long tradition, for example, of providing icebreaker services in assisting passage would go a long way to saying: Well, obviously these are Canadian waters, nobody can navigate through them without Canadian assistance. It is one of the elements that would be taken into account. We might manage without it but there is no doubt that it could have an effect, and a persuasive one; and that has been the case with the U.S.S.R.

I do not think I am revealing any secrets when I say that they attach tremendous importance legally to the system of navigation that they have built up in their northern waters and they consider it ludicrous to consider these waters as high seas when nobody can manage in them without a good deal of U.S.S.R. expertise and assistance. It involves other things: pilotage, navigational aids and everything else; but it is a system of control.

When you are talking about water it is not as easy as it is with land; there is no clear concept of effective occupation, for example. That is why I keep coming back to effective control.

[*Interprétation*]

actuels indiquent que selon toute apparence il n'a pas de trafic de pétroliers ou de sous-marins dans cette région, d'un autre côté je pense que nous ne serions pas raisonnable du tout d'essayer de dire que ceci va continuer à être la règle dans l'avenir prochain.

C'est pourquoi je pense que nous devons nous rappeler que l'un des moyens de créer le statut d'un détroit, par exemple, sous forme d'un détroit international, est l'usage, l'habitude, le passage pour des raisons commerciales et autres. Bien entendu, c'est l'une des raisons principales de la création de la zone de 12 miles dee eaux territoriales, de sorte que quelque soit les positions des autres pays ou si elle ne concerne pas les eaux de l'Archipel Arctique, il ne faisait aucun doute que nous avions une souveraineté totale à deux points clés.

En fonction de tout cela, dans quelques années la situation aura peut-être changée. Disons simplement que d'une point de vue légal, si l'argent n'entre pas en jeu, il serait préférable que nous ayons des brise-glaces.

M. Yewchuk: Est-ce que l'usage dont vous avez parlé doit être le trafic de surface?

M. Beesley: Non. En principe non, je crois.

M. Yewchuk: Et à propos de l'affirmation de ces pouvoirs au moyen d'hélicoptères en plus des sous-marins?

M. Beesley: Je suppose que ce serait plus une affirmation des pouvoirs de type mis-en-vigueur qu'une affirmation des pouvoirs à l'aide d'un brise-glace. Assurément, un hélicoptère conviendrait si nous voulions repérer un navire polluant. Mais à part ça, je ne sais ce que l'hélicoptère ferait, sinon peut-être rapporter le fait à d'autres autorités.

J'éprouve quelques difficultés à vous répondre, car, après tout, on ne me demande normalement que de faire quelques observations à propos de l'aspect strictement juridique, mais notre position légale est que nous affirmons une forme limitée de nos droits, dans un but purement fonctionnel; à savoir, protéger l'écologie. Nous ne faisons pas valoir nos droits jusqu'à 100 milles, et le rôle de protéger l'écologie est étroitement lié à l'ouverture d'un chenal.

Par conséquent, je pense que le fait de fournir pendant longtemps des brise-glace pour ouvrir un passage ne permettra pas de dire avant longtemps: Il n'y a pas de doute ce sont des eaux canadiennes, personne ne peut les traverser sans l'aide canadienne. C'est l'un des éléments qui sera pris en considération. Nous pourrions ne pas en tenir compte, mais il sera certainement utile, il aura un effet persuasif; et c'est ce qui s'est passé avec l'URSS.

Je ne pense pas dévoiler des secrets en disant qu'ils attachent une énorme importance au réseau de navigation qu'ils ont créé dans leurs eaux septentrionales, et ils pensent qu'il est ridicule de considérer ces eaux comme de la haute mer puisque personne ne peut les traverser sans une aide importante de l'URSS. Ça entraîne autre chose: Le pilotage, l'aide à la navigation etc; mais c'est un système de contrôle.

Il n'est pas aussi facile de parler de l'eau que de la terre; comme par exemple, il n'y a pas de définition claire de l'occupation. C'est la raison pour laquelle je reviens sans arrêt à un contrôle efficace.

[*Text*]

Mr. Yewchuk: Let us assume that we had a ship from some other country within our 100-mile zone which is polluting. What would be the procedure that Canada would follow now and how would this differ if we had a big icebreaker?

Mr. Beesley: Firstly, under anybody's view of the law, we would be entitled to sink the ship. Under customary international law we could do what the British did with the *Torrey Canyon.*

Mr. Yewchuk: Would that not just increase the pollution danger?

Mr. Beesley: Yes, I think so.

Under convention law, parties to an IMCO convention can sink one another's ships. They will not allow them to tell the captain not to go into dangerous waters but they can always sink the ship after it goes in. This is one reason why we are not that happy with IMCO.

What we would do is, firstly, determine what action had to be taken to prevent the continuing pollution or the imminent pollution: whether the ship should be told to turn around, to get out of the waters, to anchor, or whatever practical measures would have to be taken. This is beyond my ken, how one would go about the practical measures. Legally, what we would have to do is ensure that the captain of that ship abided by our orders. This is why there is a direct conflict between coastal states jurisdiction and the IMCO type law based on flag state jurisdiction.

It might be that the only way that that ship could be prevented from polluting would be to get it out of the ice—especially if it is locked into ice—with icebreaker support. Presumably a ship that is polluting, when it is damaged, may not have the capacity to get out of an area under its own steam. I would think, from that point of view, just to do a good, sensible, practical job, and leaving aside the legal implications, an icebreaker capacity would be desirable.

• 1150

If you cannot go everywhere when you need to, to do the things necessary, then you cannot assert effective control. I do not want to be taken as arguing in favour of an icebreaker capacity as such. I just think that this is something that has to be taken into account.

Mr. Yewchuk: Just a brief question to clarify a point, Mr. Chairman.

I am not sure now whether our jurisdiction is being challenged simply by a ship polluting or whether it is being challenged if the ship goes in there at all without our permission.

Mr. Beesley: A ship would not necessarily be challenging our jurisdiction at all by polluting if it is an accidental pollution and if it had, for example, the necessary certificates of seaworthiness. That is not a challenge to our jurisdiction unless we tell the captain to do something and he refuses to do it.

[*Interpretation*]

M. Yewchuk: Supposons qu'il y ait un navire polluant d'un pays étranger dans notre zone de 100 milles. Quelle serait la procédure que suivrait le Canada actuellement et en quoi serait-elle différente si nous disposions d'un grand brise-glace?

M. Beesley: Premièrement, d'après le sens juridique de tout le monde, nous aurions le droit de couler le navire. En vertu du droit international coutumier, nous pourrions faire ce que les anglais ont fait avec le *Torrey Canyon.*

M. Yewchuk: Est-ce que cela n'augmenterait pas encore le risque de pollution?

M. Beesley: Oui, c'est ce que je pense.

En vertu du droit conventionnel, les partis engagés dans une convention de l'organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime peuvent couler les bateaux des uns des autres. Ils ne sont pas autorisés à dire au capitaine de ne pas entrer dans des eaux dangereuses mais ils peuvent toujours couler le bateau après qu'il s'y soit engagé. C'est une des raisons pour lesquelles nous ne sommes pas satisfaits de l'IMCO.

Premièrement, nous déterminerions ce qui peut être fait pour empêcher la pollution continue ou la pollution imminente. On peut dire aux navires de faire demi-tour, de sortir des eaux, de jeter l'ancre ou toute autre mesure pratique. Il est hors de ma compétence de savoir comment prendre les mesures pratiques. Juridiquement, nous aurions à nous assurer que le capitaine du navire a obéi à nos ordres. C'est pourquoi il y a un conflit direct entre la juridiction des États côtiers et le genre de juridiction de l'IMCO fondée sur le droit du pavillon.

Il se peut que la seule façon d'empêcher que ce navire pollue soit de le faire sortir de la glace—en particulier s'il est pris dans la glace—avec l'aide d'un brise-glace. Il est possible qu'un navire qui pollue, lorsqu'il est avarié, ne puisse pas sortir d'une zone par lui-même. Par conséquent, simplement pour faire un bon et pratique travail en laissant de côté les implications juridiques, je pense que l'aide d'un brise-glace serait souhaitable.

Si vous ne pouvez aller où il le faut pour accomplir le nécessaire, il vous est alors impossible d'assurer un contrôle efficace. Je ne veux pas que l'on crois que j'argumente en faveur de la capacité d'un brise-glace en tant que tel. Mais je crois que c'est là une considération dont il faut tenir compte.

M. Yewchuk: Une brève question au fin de précision, monsieur le président.

Je ne sais pas si notre compétence est remise en question simplement par la pollution attribuable à un navire ou si elle est remis en question au cas ou le navire se rendrait en ce lieu sans notre permission.

M. Beesley: Un navire ne mettrait pas en question notre compétence à cause de la pollution s'il s'agit d'une pollution toute accidentelle et si ce navire était muni du certificat attestant qu'il est propre à la navigation. Notre compétence n'est pas mise en doute à moins que le capitaine du navire refuse de se rendre aux exigences que nous lui posons.

[*Texte*]

Mr. Yewchuk: Can a ship go within the 100-mile zone now without telling us, or asking us, or consulting with us in any way whatsoever, and still not be challenging our 100-mile jurisdictional zone.

Mr. Beesley: Strictly speaking, I think a ship could enter within 100 miles of the Canadian shores, north of 60 degrees, without challenging our jurisdiction, unless we made it clear that the ship ought not to do so.

Mr. Yewchuk: I see.

Mr. Beesley: This is because the regulations have not been promulgated. However, there are ways around this, as we devised with the *Mahattan*. We said that they shall comply with certain regulations and they did.

Mr. Yewchuk: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Cullen.

Mr. Cullen: First of all, Mr. Beesley, I like our approach. It seems that with the legislation, we have put ourselves in a position where a challenge here would be irrelevant. In other words, we have left all options open for a multilateral agreement. That seems to be one of our basic approaches.

I see our position in the North, as you have indicated—the Arctic coastal states—maybe analogous to a canal. In other words, if a country spends money to build a canal so that we can join one sea to another, the Suez for an example. Is that the kind of analogy or background that the Russians are using when they say they put up navigational aids and provide icebreakers? I would assume they would provide surveillance for safety too to make certain that a ship possibly out of radio contact might have this kind of protection. Are all of these, aids in asserting sovereignty?

Mr. Beesley: Yes, they are. Even in dealing with canals or other passage ways, it is difficult to generalize because they are often special regimes developed for them, multilaterally, bilaterally, etc. But in our own thinking, in our own studies, we have tended to proceed along the very lines you have just outlined. The closest analogy is a canal or an inland waterway, which does not exist without the active involvement of the coastal state.

Mr. Cullen: I can see this and I think all can, on the surface. What concerns me is whether we are in effect taking any action to deal with the submarine aspect. In other words, they can go through there whether there is a bridge built by an icebreaker or not. Surveillance and I suppose navigational aids would be only two ways of indicating our presence or our sovereignty in that area.

Mr. Beesley: Once again, it depends on whether we are interested in enforcement or in an assertion against someone attempting to challenge. In other words, a sub-

[*Interprétation*]

M. Yewchuk: Un navire peut-il maintenant pénétrer dans la zone de 100 milles sans nous prévenir ou nous demander la permission ou nous consulter d'une façon et d'une autre?

M. Beesley: A proprement parler, je crois qu'un navire pourrait pénétrer à l'intérieur de cette zone de 100 milles des rives canadiennes, au nord de la lattitude 60 degré, sans pour autant empiéter sur notre compétence, à moins que nous ayons établi clairement que ce navire ne le devrait pas.

M. Yewchuk: Je vois.

M. Beesley: Ceci, parce que le règlement n'a pas été promulgué. Toutefois, il est possible de contourner la situation comme nous l'avons fait pour le *Manhattan*. Nous leur avons demandé de respecter certaines règles, et ils l'ont fait.

M. Yewchuk: Mercie, monsieur le président.

Le président: Monsieur Cullen.

M. Cullen: D'abord, monsieur Beesley, je dois dire que j'aime notre façon d'approcher la question. Il semble que en vertu de cette mesure législative, nous nous sommes placés dans une situation ou toute empiètement à notre compétence porterait à... En d'autres termes, toute sorte d'accords multilatéraux sont possibles. Il semble que ce soit là une des caractéristique principale de notre façon d'approcher le problème.

Je vois que notre position dans le nord, comme vous l'avez dit, les états sur les côtes de l'Arctique, est assimilable à celle qui règne dans un canal. En d'autres mots, si un pays affecte une certaine somme à la construction d'un canal pour relier deux mers entre elle, le canal Suez par exemple. Est-ce là le genre d'analogie ou de comparaison qu'utilisent les Russes lorsqu'ils disent qu'ils fournissent des aides à la navigation et des brise-glace? J'imagine qu'ils prévoient aussi une surveillance au fin de sécurité, c'est-à-dire qu'ils s'assurent qu'un navire qui aurait une panne de radio pourrait quand même jouir de cette protection. Ces aides font-elles toute partie de l'assertion de la souveraineté?

M. Beesley: Oui. Même lorsqu'il s'agit de canaux ou d'autres corridors maritimes, il est difficile de généraliser parce qu'il y a souvent des régimes particuliers d'instituer à leur égard, multilatéralement, bilatéralement, etc. Mais selon notre optique, dans nos propres études, nous nous sommes montrés enclin à procéder suivant les lignes même que vous venez de tracer. L'analogie est la plus proche est-elle d'un canal ou d'un cours d'eau intérieur, qui n'existe pas sans l'apport actif d'un état côtier.

M. Cullen: Je comprends qu'il en soit ainsi de façon générale. Mais ce qui me préoccupe, c'est de savoir si, de fait, nous prenons les mesures propres à traiter l'aspect sous-marin. Bref, ces engins peuvent se déplacer à leur gré qu'il y ait ou non un pont ou un brise-glace. La surveillance, et je le suppose, les aides à la navigation ne seraient que deux façons d'indiquer notre présence ou d'affirmer notre souveraineté dans cette région.

M. Beesley: Encore une fois, tout dépend si nous voulons nous affirmer auprès de quelqu'un qui tente de nous provoquer. C'est-à-dire qu'un sous-marin avant qu'il

[*Text*]

marine before it would go through those waters would have to have a certificate of compliance. Then the question would be whether it was deliberately going through with or without a certificate and without our knowledge. There are a whole series of possibilities one can envisage.

The simple answer to your question is that our legislation is framed to prevent pollution by any kind of vessel, and a submarine would not be exempt.

Mr. Cullen: Dr. Yewchuk used the phrase "asserting effectively" our sovereignty or our position there. As I see it, if I read you correctly, where we seem to be making this assertion is through declarations from government, backed up by this legislation, and under this legislation I assume eventually passing regulations for an

• 1155

effective surveillance. Then I see aids to navigation and icebreakers being radio or some other kind of assistance. All of these you feel strengthen our position plus the fact that we have made it really irrelevant for anybody to attack our legislation or attack our position.

Mr. Beesley: I think that that is a very adequate expression of the situation. I would only add to it that we cannot ignore the possibility of enforcement being necessary and we need not always think of it in terms of a state which does not acquiesce to our legislation. We can get involved in the problem of some leaky old tub that is willing to take a chance as has occurred off our coasts before now. There is that kind of problem where in addition to everything else a state has to have the capacity to enforce its own legislation against foreigners as well as its own nationals. We do it with fishery, we have done it for many years, and in spite of having done all the things you mentioned, falling short in that case of icebreaker support but other aids to navigation, we still occasionally have to arrest foreign vessels, and we do it. We take them into court and they are fined. I do not think we can rule out that possibility. We cannot just say that because anyone would be out of his mind to go up there in a leaky tub that there will never be an infraction of our legislation. I would think that the legislation itself and the other measures we take would have a certain effect in preventing any accidents ever occurring and that indeed is the intention, but it is not possible to rule out completely the possibility of an infraction. In other words, everything you have mentioned is to some extent as well a deterrent to infraction. We have to think about infractions and how we cope with them. I know there are studies going on dealing with a variety of ways of coping with the problem, including such things as helicopters and perhaps even a new means of locomotion over ice and water, but somewhere there has to be the policeman.

Mr. Cullen: Then my next question is selfevident. There must be a close liaison between External Affairs—I

[*Interpretation*]

pénètre dans ces eaux devrait être pourvu d'un certificat attestant qu'il se soumet à nos règlements. La question reviendrait alors à savoir si c'est de propos délibéré que se trouve à traverser nos eaux ou s'il le fait sans un certificat et à notre insu. On peut considérer de nombreuses possibilités.

Pour répondre simplement à votre question, notre loi est conçue de façon à prévoir la pollution par quelque genre de vaisseaux que ce soit, et un sous-marin ne serait pas sur ce point exempté de la loi.

M. Cullen: Monsieur Yewchuk a utilisé l'expression «assertion effective» de notre souveraineté ou de notre position dans cette région. A mon avis, il me semble si je comprends bien, que l'endroit ou nous faisons une assertion de ce genre s'est par le moyen des déclarations du gouvernement, appuyé par les mesures législatives et en vertu des mesures législatives je suppose décrétant les règlements qui apporteront une surveillance effective.

Ces aides à la navigation et aux brise-glace sont donc, si je comprends bien, la TSF ou d'autres mesures de secteurs. Toutes ces mesures à votre avis, renforcissent notre position, joint au fait qu'ils portent réellement à faux que quiconque s'attaque à notre loi ou à cette position.

M. Beesley: Je crois que c'est très bien résumer la situation. J'ajouterai cependant que nous ne pouvons pas ignorer la possibilité d'une mise en application obligatoire et qu'il nous faut pas toujours y penser en termes d'un état qui ne reconnaîtra pas nos mesures législatives. Il peut s'agir d'un vieux navire décrépit qui se risque à naviguer au large de nos côtes comme cela s'est déjà produit. Il y a aussi des cas où, en plus de tous ces facteurs, il faut à un état la capacité d'appliquer ces mesures législatives contre des vaisseaux étrangers aussi bien que ces vaisseaux prou. Nous les faisons pour les pêches, nous l'avons fait pendant nombre d'années, et en dépit du fait que nous avons fait tout ce que vous avez dit, à l'exception de l'appui prêté par le brise-glace, il nous faut parfois mettre en état d'arrestation des navires étrangers, et nous le faisons. Nous les traînons devant les tribunaux et ils paient une amende. Nous ne pouvons passer outre cette possibilité. Nous ne pouvons pas prétendre, parce qu'il faudrait qu'une personne soit insensée pour prendre la mer avec un navire en mauvais état, qu'il ne se produira jamais d'infraction à notre loi. Je crois que la loi elle-même et les autres mesures que nous prenons exerceront une espèce de prévention contre les accidents, et c'est vraiment ce à quoi vise la loi, mais il est impossible d'enrayer toute éventualité d'une infraction. Bref, tout ce que vous avez mentionné contribue jusqu'à un certain point à dissuader les infractions. Il nous faut songer aux infractions et à la façon dont nous les traiterons. Je sais que des études sont en cours pour trouver diverses façons de traiter ce problème, y compris des Helicoptères et peut-être aussi des engins qui empruntent un nouveau moyen de locomotion sur la glace et l'eau, mais quoi qu'il en soit, il faut à un moment donné qu'il y ait un agent de police.

M. Cullen: Ma prochaine question est toute évidente. Une étroite liaison s'impose avec les Affaires extérieures

[*Texte*]

believe you are connected with External Affairs in your expertise—and with the Department of National Defence and the Department of Transport. In multilateral talks, do you represent External Affairs and report back, or do these other departments send their people with you so that they will know the kind of thing they are going to be up against in order to assert effectively our position?

Mr. Beesley: We do have very close consultation in this field. We have had for many, many years. It is one of the areas where there is a most effective interdepartmental consultation and we are continuing that because, if anything, it becomes increasingly necessary. However, I have gone for example to Moscow and to Washington in company with Mr. Head, the Special Assistant to the Prime Minister, and certainly in those negotiations or in any others where I am involved, it is as the representative of Canada, of the Canadian government if you wish. We never represent the interest of any particular ministry or department but we definitely take into account the range of interest. That is my concept in any event of one of the key roles of the Department of External Affairs abroad. At home we tend to play a co-ordinating role, a service role, but we also develop policy recommendations on foreign policy matters. When we are abroad even if it is only a third secretary in charge of a post, if something arises that concerns Canada or some Canadian citizen in trouble, he represents Canada. It is the same when we negotiate these things but with a very close liaison with other government departments.

• 1200

Mr. Cullen: May I ask a further question, Mr. Chairman, about the situation off the West Coast of South America where declarations have been made there I think out as far as 300 miles. I have not followed the press reports that carefully, but has there been a situation where one of these countries, Chili or Peru or whatever, have found someone violating and where they have taken positive action; that is, towing a ship or requiring it to put into port and has that been effective?

Mr. Beesley: The claims are 200 miles and there have been numerous incidents of the kind you report. There was one recently. I do not know if it has been reported. It was rather amusing but it was between one particular country and another involving a paramilitary vessel, a naval supply vessel. Some ship actually opened fire on the naval vessel, fortunately, either deliberately or accidentally, did not hit it but there was that kind of incident. The more common kind of incident though is the fishery vessel which is seized and taken into shore and fined or confiscated. A number of these countries are very effectively asserting their jurisdiction in some cases over what they conceive to be their sovereignty in spite of strong objections by other states.

Of course, it has led to a continuing confrontation situation which has caused very real problems for these countries as well as the countries opposing their view. This is what we have tried to avoid quite frankly. We see

[*Interprétation*]

et je crois que vous êtes en rapport avec les Affaires extérieures dans votre expertise—et avec le Ministère de la Défense nationale et celui des Transports. Au cours des pourparlers multilatéraux, représentez-vous les Affaires extérieures et leur faites-vous rapport ou bien si ce ministère et d'autres délayent leurs fonctionnaires avec vous de façon à savoir ce qui les attend lorsqu'il s'agira d'affirmer effectivement notre position?

M. Beesley: Nous sommes en rapport très étroit dans ce domaine. Nous l'avons été depuis des années déjà. C'est un domaine où il règne une consultation interministérielle fort prononcée et à laquelle nous souscrivons encore pour ne pas dire plus, vu que la nécessité s'en fait sentir un peu plus chaque jour. C'est ainsi que je me suis rendu à Moscou et à Washington en compagnie de monsieur Head, l'adjoint spécial du premier ministre, et lors de ces négotiations en particulier ainsi qu'au cours de toutes les autres auxquelles j'ai pris part, je l'ai fait à titre de représentant du Canada, du gouvernement du Canada, si vous préférez. Nous ne représentons jamais les intérêts d'un ministère en particulier mais nous tenons compte bien sûr des divers intérêts en jeu. C'est du moins la façon dont je vois l'un des rôles principaux joués à l'étranger par le ministère des Affaires extérieures. Ici, nous jouons surtout un rôle de coordination, un rôle de service, mais nous élaborons également des recommandations relatives à la politique sur des questions de politique étrangère. Quand nous sommes à l'étranger, même s'il s'agit d'un troisième secrétaire qui est chargé d'un poste, s'il survient quelque chose qui touche le Canada ou un citoyen canadein qui est en difficulté, il n'en représente pas moins le Canada. Il en est de même lorsque nous négotions ces choses mais nous le faisons en étroite collaboration avec les autres ministères du gouvernement.

M. Cullen: Puis-je poser une autre question, monsieur le président, au sujet de la situation au large de la côte occidentale de l'Amérique du sud ou des déclarations ont été faites, pour une distance portant jusqu'à 300 milles. Je n'ai pas suivi de tellement près les rapports de la presse, mais n'est-il pas arrivé à l'un de ces pays, le Chili ou le Pérou, de prendre quelqu'un en flagrant délit de violation et de reporter le navire ou d'exiger qu'il se rende au port, et, si oui, ces mesures ont-elles été efficaces?

M. Beesley: La distance est de 200 milles et de nombreux incidents se sont produits du genre de celui dont vous parlez. L'un deux est tout récent. Je ne sais si on l'a reporté. Il était plutôt amusant et il est intervenu entre un pays donné et un autre au sujet d'un navire paramilitaire, un navire qui assurait le ravitaillement. En fait, un navire a effectivement ouvert le feu sur ce dernier mais, heureusement, soit de façon délibérée ou accidentellement, l'a manqué. Mais les incidents les plus fréquents se rapportent aux navires de pêche que l'on saisi et que l'on ramène à la côte ou on lui impose une amende ou on le confisque. Un certain nombre de ces pays affirment effectivement leur juridiction dans certains cas au sujet de ce qu'il croit leur souveraineté, et en dépit des objections énergiques soulevées par d'autres états.

Bien sûr, cette optique a suscité une confrontation continuelle qui a entraîné de réels problèmes à ces pays ainsi qu'aux pays qui s'élèvent contre leur opinion. Franche-

[*Text*]

nothing in it for us to prove our mettle by having a confrontation. We are standing very firm legally and in every other way on the legislation we have passed, but we are not attempting to provoke confrontations.

Mr. Cullen: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Hymmen, is next on my list.

Mr. Hymmen: Thank you, Mr. Chairman. I would like to go back to one of Mr. Beesley's radio statements in which he said that the U.S.S.R. was in complete sympathy with our position if not in unanimous agreement with our actions. He also said that they have interpreted their northern waters as coastal waters. Has this been done by declaration, by legislation or strictly by the after the fact situation of the presence of surveillance and inspection vessels?

Mr. Beesley: That is a very interesting question. Scholars write on the subject at great length. There is the 1926 decree of the U.S.S.R. which members of the Committee are aware of, I am sure, which asserted the sector theory, but seemingly only with respect to land and islands and not with respect to the waters. However, the U.S.S.R. has made clear in a number of ways, principally by the type of action you mentioned in the latter part of your question, enforcement action if you wish, that a number of large bodies of water are considered internal seas. With that, the U.S.S.R. has not merely taken the position that because they are internal no one can come in. They have tended to carry out the responsibilities that go with that kind of claim. I think it would be correct to say that they see the two aspects as being intimately linked with their responsibilities and their rights. I do not wish to quarrel with your own interpretation of what I have said. They did not actually tell us that they were not with us in all respects. I think perhaps I know what you mean when I talked about the multilateral aspect, yes, I understand.

Mr. Hymmen: Their situation is a little different from ours. Maybe we have seized on the fact before there was actually marine passage or marine movement in the north where their position is a little different in that respect.

In my second question, Mr. Chairman, I was going to ask Mr. Beesley if any assertion or indication of their rights, is strictly on a question of sovereignty or is there an awareness or an interest in Russia in regard to our interest here in the environment and the anti-pollution aspects both in their northern waters and in some of their other offshore waters, which I understand in the past have been pretty heavily polluted. Is there any progress in the U.S.S.R. in regard to interest in anti-pollution?

Mr. Beesley: I think the answer is yes. They have taken an increasing interest in the preparatory conferences for the Stockholm environmental conference. They are also concerned about their own environmental prob-

[*Interpretation*]

ment, c'est ce que nous avons essayé d'éviter. Nous ne voyons pas quel profit nous tirions de ces confrontations. Nous nous tenons droit les pieds fermement posés sur un terrain, appuyé sur toutes les mesures législatives que nous avons adoptées mais nous n'essayons nullement de provoquer des frictions.

M. Cullen: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Hymmen, vous avez la parole.

M. Hymmen: Merci, monsieur le président. J'aimerais revenir à l'une des déclarations de M. Beesley's à l'égard de la TSS ou il disait que l'URSS est tout à fait d'accord avec notre attitude, pour ne pas dire notre action. Il a aussi dit que l'URSS considère ces eaux nordiques comme des eaux côtières. L'a-t-elle fait par déclaration, par loi, ou strictement par une situation, pour ainsi dire après le fait établit, de la présence de navires de surveillance et d'inspection?

M. Beesley: Voilà une question fort intéressante. Les gens versés en la matière ne se retiennent plus d'écrire à ce sujet. Il y a entre autre le décret de 1926 de l'URSS que les membres du présent comité connaissent, j'en suis sûr, et qui pose la théorie du secteur, mais apparemment il fait seulement à l'égard des terres ou des îles et à l'égard des eaux. Toutefois, l'URSS a affirmé clairement à plusieurs reprises, et tout particulièrement par le genre d'actions que vous avez mentionnées dans la dernière partie de votre question, son action de mise en application, si vous voulez, qu'un régime d'eaux est considéré comme des mers intérieures. Sur la foi de cette opinion, l'URSS n'a pas seulement pris l'attitude que, parce qu'il s'agit d'eaux intérieures, personne ne peut y pénétrer. Elle a aussi été encline à assumer les responsabilités qui vont de pair avec ce genre de prétention. J'aurais raison de dire je crois qu'elle considère ces deux aspects comme intimement liés à ces deux responsabilités et à ces droits. Je ne veux pas discuter votre propre interprétation de mes paroles. Elle ne nous a pas dit effectivement qu'elle n'était pas d'accord avec nous sur tous les rapports. Je crois comprendre ce que vous entendez lorsque vous parlez de l'aspect multilatéral.

M. Hymmen: Ils sont dans une situation légèrement différente de la nôtre. Peut-être en sommes-nous venus au fait avant qu'il y ait effectivement un passage ou un mouvement maritime dans le nord ou, à ce propos, leur position diffère légèrement.

Pour ma deuxième question, monsieur le président, je demanderai à M. Beesley si l'une de leur assertion ou de leur indication à l'égard de leur droit se rapporte strictement à une question de souveraineté ou si il y a en Russie un éveil, un intérêt à l'égard de l'intérêt que nous manifestons nous-même envers l'environnement et les questions de prévention de la pollution à la fois dans leurs eaux nordiques et dans certaines de leurs eaux côtières, qui, si je comprends bien, ont été fortement polluées dans le passé. Y a-t-il sur son rapport, quelques progrès en Russie quand aux mesures de prévention de la pollution?

M. Beesley: La réponse est je crois «oui». Ils se sont intéressés de plus en plus aux conférences préparatoires de la conférence sur l'environnement de Stockholm. Il se soucie également de leur propre problème d'environne-

[*Texte*]

lems at home and have told us so. With respect to the particular questions we are discussing, it is interesting that in ensuring safety of navigation, because they are the ones who can do it and the only ones who can do it, they have, of course, protected the ecology. They have more experience than anyone in the world, if you want, in protecting northern ecology because that is what they have been doing by ensuring safety of navigation, which is what it all comes down to. I understand they farm out some contracts for icebreaking and the very firm you were talking about earlier, builds icebreakers for the U.S.S.R., too.

• 1205

Mr. Hymmen: The statement concerning the recent arrangement in the exchange of scientific information between our two countries might help in many respects. I do not now whether that was a statement, or a question, but I presume Mr. Beesley would agree.

Mr. Beesley: Yes, I would certainly agree heartily with that. This sounds like I am pontificating, but I think in this field both countries can learn from one another. We are certainly interested in learning from them, we are still hopeful that perhaps we could mount a different kind of multilateral conference, a scientific conference in which they would participate, but thus far that has not proven possible.

Mr. Hymmen: Thank you.

The Vice-Chairman: Mr. Barnett.

Mr. Barnett: Mr. Chairman, I do not know how completely relevant this is, but Mr. Beesley has dealt at some length upon the U.S.S.R.'s experience in their assertion of—if he will correct me—jurisdiction or assertion of control. I wonder if he could just give some idea of the territorial area in which they have been operating in this way. Take, for example, the passage between Franz Josef Land and the Spitsbergen Territory, which I think I am right is a possession of Norway, is it not? How does their plan of operation in respect of establishment of navigational control and so on work out? Do they claim to exercise that outside the limits of the islands which lie offshore of their northern coast?

Mr. Beesley: I perhaps should break up your question a little—

Mr. Barnett: More or less, the chain that runs across from, we will say, Wrangel Island to Franz Josef Land.

Mr. Beesley: If you do not object, I would like to refer to my notes on this because I want to be just as accurate as possible. You mentioned the Norwegian islands of Spitsbergen and I will refer to my notes here. Norway's sovereignty over Spitsbergen was secured by an international treaty of February, 1920 between the United States of America, the then British Empire, Denmark, France, Italy, Japan, Norway, the Netherlands and Sweden. The treaty provided, however, that the ships and nationals of the contracting parties shall enjoy equal rights of hunting and entry to the territorial waters of the

[*Interprétation*]

ment et il ne nous l'ont pas caché. Quand à la question que nous discutons plus particulièrement, il est intéressant de voir que tout en assurant la sécurité de la navigation, car ils sont ceux qui peuvent le faire et en fait les seuls qui peuvent le faire, ils ont, bien sûr protégés l'écologie. Ils ont plus d'expérience que quiconque d'autres au monde en ce qui concerne la protection de l'écologie dans le nord parce que c'est ce qu'ils font en assurant la sécurité de la navigation, ce à quoi cela se ramène. Si je comprends bien ils ont passé des contrats pour des opérations en vue de briser la glace et l'entreprise même dont vous parliez précédemment a également construit des brise-glace pour l'Union Soviétique.

M. Hymmen: La déclaration concernant la disposition récente ayant trait à l'échange des renseignements scientifiques entre les deux pays pourrait aider à beaucoup d'égards. Je ne sais pas s'il s'agissait d'une déclaration ou d'une question, mais je présume que M. Beesley serait d'accord.

M. Beesley: Oui, je serais tout à fait d'accord là-dessus. Je peux paraître pontifiant, mais je pense que dans ce domaine les deux pays peuvent se renseigner mutellement. Nous voudrions certainement qu'ils nous communiquent des renseignements, nous espérons encore pouvoir peut-être organiser un genre différent de conférence à laquelle il y aurait plusieurs participants et à laquelle ils participeraient, mais jusqu'à présent cela n'a pas été possible.

M. Hymmen: Merci.

Le vice-président: Monsieur Barnett.

M. Barnett: Monsieur le président, je ne sais pas si ma remarque est complètement appropriée, mais M. Beesley a parlé assez longuement de l'expérience des Soviétiques dans leur affirmation, si je me trompe, il pourrait rectifier ce que je dis, des compétences ou des contrôles. Je me demande s'il pourrait me donner une idée du territoire où ils ont opéré de cette façon. Prenez, par exemple, le passage entre la terre de Franz Josef et le territoire Spitsbergeh et si je ne me trompe pas appartient à la Norvège, n'est-ce pas? Comment leur plan d'opération en ce qui concerne l'établissement du contrôle de la navigation et des choses de ce genre fonctionne-t-il? Entendent-ils exercer cette autorité en dehors des limites des îles qui se trouvent au large de leur côte nord?

M. Beesley: Peut-être que je devrais diviser un peu votre question...

M. Barnett: Plus ou moins la chaîne d'îles qui s'étend, dirons-nous, de l'Ile Wranger à la terre de Franz Josef.

M. Beesley: Si vous n'y voyez pas d'invonvénient, j'aimerais me reporter à mes notes à ce sujet parce que je voudrais être aussi précis que possible. Vous avez mentionné les îles norvégiennes de Spitsbergh, je me reporterai à mes notes à ce sujet, la Norvège à qui cette souveraineté sur Spitsbergen par un traité international de février 1920 signé entre les États-Unis d'Amérique, l'empire britannique de l'époque, le Danemark, la France, l'Italie, le Japon, la Norvège, les Pays Bas et la Suède. Toutefois le traité prévoyait que les navires et les citoyens des parties contractantes jouiraient des mêmes droits de

[*Text*]

Archipielago. One of the leading Norwegian authorities suggested at one stage in a preparatory document at the 1958 Law of the Sea Conference that—and I am quoting him:

> It seems reasonable to assume that the Norwegian government considers the Archipielago as a unit and will apply its straight base line system around the Archipielago.

In fact, however, the Norwegians have never done that and they claim only the four-mile territorial sea thus far in that area.

The U.S.S.R. has never formally delimited its claim to sovereignty over Arctic waters, including those surrounding Franz Josef Land and the other islands North of Siberia. Although, and I think this is indicative, most Soviet jurists and official publications seem to agree that the Kara, the Laptev, the East Siberian and Chukchi Seas are internal waters of the U.S.S.R., Franz Josef Land however lies within the Barents Sea which some Soviet jurists at least describe as an open sea. However, Soviet legislation does not expressly provide for the application of the straight base line system, and the Soviet Union has, in any event, not published base lines for Franz Josef Land or any other area. I apologize for the long-winded answer but it is a complicated question.

• 1210

Mr. Barnett: It is much more informative than I had anticipated.

Mr. Beesley: Thank you for that comment.

Mr. Barnett: It seems to me this sort of detail is relevant to the consideration of what our position is in respect of our Arctic islands. I do not think we explored this particular question when we were on the Arctic Waters Pollution Prevention Bill.

Mr. Beesley: Quite so. And their position is in some respects as unclear as ours, for similar reasons.

Mr. Barnett: So, in effect, the channel between Spitsbergen and right on through into the Barents Sea and presumably down into the Ports of Murmansk and Archangel. I presume they consider the White Sea to be their internal waters too, do they?

Mr. Beesley: I wonder if I can give you another long-winded answer, because you are really talking about the Northeast Passage.

As you know, the Arctic coastline touches on five so-called seas, travelling by the northern sea route or so-called Northeast Passage I do not have charts in front of me, which is why I am deliberately reading from my notes here: the Barents Sea, Kara Sea, Laptev Sea, East Siberian Sea, Chukchi Sea. As I mentioned the U.S.S.R. has not, by decree or statute, formally delimited its claims to territorial or internal waters in these five seas. These seas, incidentally, with the partial exception of the Barents Sea, lie within the limits described in the U.S.S.R. decree of 1926 proclaiming the sector theory seamingly only to land. The 1926 decree, although it

[*Interpretation*]

chasse et de pénétration des eaux territoriales de l'archipel. Une des autorités norvégiennes a proposé à un certain stade dans un document préparatoire à la conférence de la loi de la mer de 1958, et je cite ces paroles:

> Il semble raisonnable de présumer que le gouvernement norvégien considère l'archipel en tant qu'unité et qu'il appliquera ses limites d'eaux territoriales autour de l'archipel.

Toutefois, les Norvégiens n'ont jamais fait cela et leurs eaux territoriales s'étendent à quatre milles du rivage dans cette région.

L'Union Soviétique n'a jamais officiellement exprimé ses droits de souveraineté sur les eaux arctiques y compris celles qui entourent la terre Franz Josef et les autres îles du nord de la Sibérie. Bien que, et je pense que c'est significatif, la plupart des juristes soviétiques et des publications officielles semblent être d'accord que les mers de Kara, de Laptev, de la Sibérie de l'est et la Chukchi sont des eaux intérieures de l'Union Soviétique, que la Terre Franz Josef s'étend dans la terre de Barents que certains juristes soviétiques décrivent comme étant une mer ouverte. Toutefois, les lois soviétiques ne prévoient pas expressément l'application des limites précises des eaux territoriales et l'Union Soviétique n'a pas en tout cas publié les limites des eaux territoriales pour la terre Franz Josef ou pour toute autre région. Je m'excuse de vous avoir donné une réponse aussi longue, mais la question était fort complexe.

M. Barnett: Votre réponse était beaucoup plus complète que ce à quoi je m'attendais.

M. Beesley: Je vous en remercie.

M. Barnett: Ce genre de détail est très important pour l'étude de notre position en regard de nos îles dans l'Arctique. Je ne crois pas que nous ayons étudié cette question quand nous avons passé en revue le projet de loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques.

M. Beesley: D'un certaine façon, leur position est aussi hésitante que la notre, et ce pour des raisons semblables.

M. Barnett: En fait, le canal qui part de Spitsbergen, qui va jusqu'à la Mer de Barents et probablement jusqu'au port de Murmansk et Archangel. J'imagine qu'ils considèrent la Mer blanche comme faisant partie de leurs eaux intérieures aussi, non?

M. Beesley: Je me demande si je pourrais vous donner une autre longue réponse, car vous parlez ici de la région nord-ouest.

Comme vous savez, la côte arctique touche à cinq mers, qui passent toutes par la Mer du Nord. Je n'ai pas de carte devant moi c'est pourquoi je me sers de mes notes: la Mer de Barents, la Mer de Kara, la Mer de Laptev, la Mer de la Sibérie de l'est, et la mer de Chukchi. Comme je l'ai déjà dit, l'URSS n'a pas, par décret ou loi, délimité officiellement ce qu'elle réclame comme eaux territoriales en ce qui a trait à ces cinq mers. Incidemment, ces mers à l'exception d'une partie de la Mer de Barents, sont dans les limites décrites dans le décret soviétique de 1926 qui ne se rapporte en fait qu'aux terres. Le décret de 1926, quoiqu'il ne se rapporte qu'aux terres et îles au sein du

[*Texte*]

expressly refers only to lands and islands within the sector described, has been interpreted by some Soviet jurists in such a way as to include all water areas within the sector. I can go on to quote some of the writers if you wish. But, as I mentioned, at least one talked about some of the waters as being open, the Barents and Bering Seas.

Leaving aside for a moment the authors, which I can return to if you wish, the most relevant Soviet legislation with respect to the extent of maritime jurisdiction would appear to be the 1960 U.S.S.R. statute on the state boundaries, which defines Soviet internal waters as including, interalia, the waters of bays, inlets, estuaries, seas and straits" historically belonging to the U.S.S.R.", and the statute does not list any such historic waters. Some authors say that the Soviet jurists define them as waters having special economic or strategic interest for the coastal states, and the U.S.S.R. 1966 *Naval International Law Manual* adds as an independent element the criterion of special geographic conditions. Then with respect to Arctic waters in particular the 1951 *International Law Textbook* Published by the Soviet Academy of Sciences listed the so-called gulf-type seas, the Kara, Laptev, East Siberian and Chukchi, as internal waters of the U.S.S.R. The same claim is made in an article in the *Great Soviet Encyclopedia,* et cetera. But we are into, here, the question of turning to the publicists, the jurists rather than any clear definition by statute concerning the status of these waters. I think we have to take account also of Russia's special historic position with respect to some of these waters, like the Kara Sea dating back to 1619.

● 1215

I do not want to bore you with a whole lot of learned pronouncement by others but the situation is complex.

Mr. Barnett: Unless some other member of the Committee wants to explore this further, as far as I am concerned I have got the picture that I was seeking.

In relation to this, could you give us an indication of the actual location of the northern sea route that the Soviet Union maintains and over which you exercise an effective control through the supplying of navigational aids?

Mr. Beesley: I do not think I could give a complete answer to that. I suspect Mr. St. Pierre could help us on that matter.

The Vice-Chairman: Not without a chart in front of me.

Mr. Barnett: This is a National Geographic Society map that I have here which came into my possession through the courtesy of the Anvil Corporation. It is a very useful little map.

The Vice-Chairman: There have been some amazing passages I know, including one in 1941 by a German sea raider, which appeared in the Pacific after using the northern route with Russian approval, before the invasion and before the German-Russian treaty was broken. It was a source of some mystery to allies how it got into the

[*Interprétation*]

secteur décrit, a été interprété par des juristes soviétiques de façon à inclure toutes les eaux qui sont dans le secteur. Je peux même vous nommer certains auteurs si vous le désirez. Cependant, comme je l'ai déjà dit, au moins un auteur a paré de certaines eaux comme étant ouvertes, soit la Mer de Barents et la Mer de Bering.

Laissons de côté les auteurs pour le moment, je pourrai y revenir un peu plus tard si vous le désirez; la loi soviétique est la plus importante ayant trait à la juridiction maritime semble être la loi soviétique de 1960 sur les frontières de l'état qui définit les eaux intérieures soviétiques comme comprenant entre autres, les eaux des baies, des bras de mer, des estuaires, des mers et des détroits qui historiquement ont appartenu à l'URSS; cependant, la loi n'énumère pas quelles sont ces eaux historiques. Certains auteurs disent que les juristes soviétiques les définissent comme étant des eaux ayant des intérêts stratégiques ou économiques spéciaux pour les états côtiers et le *Naval International Law Manual* d'URSS 1966, ajoute en tant qu'élément indépendant, le critère de condition géographique spécial. En ce qui a trait aux eaux arctiques, en particulier l'*International Law Textbook* 1951, publié par l'Académie soviétique des sciences, énumère ce qu'on appelle mers, soit Kara, Laptev, Sibérie de l'est et Chukchi comme faisant partie des eaux intérieures de l'URSS. On réclame le même droit dans un article de la *Great Soviet Encyclopedia* et le reste. Devrions-nous nous fier aux publicistes, aux juristes plutôt qu'à une définition précise que donne une loi concernant le statut de ces eaux. De crois que nous devons tenir compte de la position historique spéciale de la Russie en ce qui a trait à certaines de ses eaux, comme la Mer de Kara qui date de 1619. Je ne veux pas vous ennuyer avec toutes sortes de déclarations savantes faites par d'autres personnes, mais la situation est complexe.

M. Barnett: A moins qu'un autre membre du Comité désire explorer cette affaire davantage, en ce qui me concerne, j'ai obtenu le tableau que je recherchais.

Sous ce rapport, pourriez-vous me donner une indication de l'emplacement actuel de la route du Grand Nord que maintient l'Union soviétique et sur laquelle vous exercez un contrôle effectif grâce au fonctionnement d'aide à la navigation?

M. Beesley: Je ne pense pas pouvoir donner une réponse complète à cela. Je pense que M. St. Pierre pourrait nous aider sur ce chapitre.

Le vice-président: Pas sans avoir une carte en face de moi.

M. Barnett: C'est la carte de la Société nationale de géographie que j'ai ici et qui est venue en ma possession grâce à la courtoisie de la Société Anvil. C'est une carte très utile.

Le vice-président: Il y a eu certains passages absolument étonnants, à ma connaissance, y compris l'un effectué en 1941 par un navire pirate allemand, qui est apparu dans le Pacifique après avoir utilisé la route du Grand Nord avec l'approbation des Russes, avant l'invasion et avant que le traité germano-soviétique ne soit rompu.

[*Text*]

Pacific. It was a single and unassisted passage through the northern sea route.

Mr. Barnett: My question really was designed to be a general one. Does this route that is actually used for navigation lie inside the islands and what they call your Northland or the Severnaya Zemlya route. Does it follow fairly close to the actual mainland shore of the U.S.S.R.?

Mr. Beesley: Yes, it does. Most of the straits incorporated in the route are less than 24 miles wide and therefore territorial waters, in view of Soviet adherence to the 12-mile territorial sea. Again, the few, which are more than 24 miles wide have never been used for international navigation and this is the closest I can come I think to answering your question. It is not an internal route in any normal sense of the term, but it is a route that has to pass through waters which are subject to U.S.S.R. sovereignty under anyone's definition, as well as other waters which could be questionable.

Mr. Barnett: Perhaps I should leave that and ask a couple of questions that I think are related to earlier ones. The first question I would like to ask in view of the reference to the projected 1973 Law of the Sea Conference, and the fact that we have not as yet formally promulgated the regulations under our act, could you give us some idea of the likely effective date of the promulgation? I am thinking in terms of over what period will they have been proclaimed prior to the convening of the Law of Sea Conference. In other words, what is our timetable as we move towards 1973 date as far as the actual application of the Arctic Waters Pollution Prevention Act?

Mr. Beesley: To some extent I have to speculate here because we are dependent upon a number of technical studies being carried out by experts in other ministries, but the more so because we are also attempting to ensure that these regulations will not be considered unreasonable by other countries who might have to submit to them, and this is delaying the whole process. We would like to have been able to move more quickly on the regulations than we have been able to thus far. There has to be a point beyond which we cannot permit further delays obviously, but we are discussing these regulations with experts from other countries, and this is taking time. I do

• 1220

not think we could conceivably allow the discussions to go on until 1973. We would want to have the matter settled before the 1973 conference. I am speaking now on matters where I can only give a personal view. Strictly speaking it is a matter of government policy when the government will decide when to bring in these regulations, but from a practical point of view, some of the pressure is off. There is no other *Manhattan* seeking to go there immediately and it gives us time to proceed just

[*Interpretation*]

Cela a toujours été mystérieux pour les alliés de savoir comment il a pu parvenir au Pacifique. Il était seul et sans assistance au cours de son passage par la route du Grand Nord.

M. Barnett: Ma question véritablement est avant tout une question générale. Est-ce que la route qui est actuellement utilisée pour la navigation se trouve à l'intérieur des îles; la route qui s'appelle la route de la Severnaya Zemlya. Suit-elle assez près le rivage du continent de l'Union soviétique?

M. Beesley: Oui. La plupart des détroits qui se trouvent sur cette route ont moins de 24 milles de large et sont donc des eaux territoriales, étant donné l'adhésion de l'Union soviétique à une superficie maritime de 12 milles. De nouveau, ceux qui ne sont pas nombreux et qui ont plus de 24 milles de large n'ont jamais été utilisés pour la navigation internationale et je pense que c'est là que je peux répondre à votre question de mon mieux. Ce n'est pas une route interne au sens normal du terme, mais c'est une route qui doit passer dans des eaux qui appartiennent à l'Union soviétique en vertu de la définition générale, et dans d'autres eaux qui pourraient être discutables.

M. Barnett: Peut-être que je devrais abandonner ce sujet et poser des questions qui, je le pense, se rattachent au sujet précédent. J'aimerais poser la première question étant donné la référence qui a été faite à la Loi projetée en 1973 de Conférence maritime et du fait que nous n'avons pas encore promulgué officiellement les règlements en vertu de notre loi, pourriez-vous me donner quelque idée de la date d'entrée en vigueur approximative de la promulgation? Je pense à ceci: sur quelle période ont-ils été proclamés avant la réunion de la Loi sur la Conférence maritime. En d'autres termes, quel est votre plan au fur et à mesure que nous progressons vers la date de 1973 en ce qui concerne l'application effective de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques?

M. Beesley: Jusqu'à un certain point, je dois me livrer ici à des spéculations parce que nous dépendons d'un certain nombre d'études techniques qui sont effectuées par des experts d'autres ministères, mais également parce que nous essayons de nous assurer que ces règlements ne seront pas considérés comme n'étant pas raisonnables par d'autres pays qui pourraient avoir à se soumettre à eux, et ceci retarde l'ensemble de la procédure. Nous aurions aimé procéder plus rapidement sur les règlements que nous n'avons été capables de le faire jusqu'à présent. Il doit y avoir un point au-delà duquel nous ne pouvons nous permettre manifestement davantage de retard, mais nous discutons ces règlements avec les experts d'autres pays, et ceci prend du temps. Je crois qu'il est inconcevable que nous continuons à discuter de cela jusqu'en 1973. Nous voudrions que la question soit réglée avant la Conférence de 1973. Ce ne sont là que des opinions personnelles en réalité, c'est la politique gouvernementale qui décidera de la date à laquelle le gouvernement appliquera ses règlements, mais, d'un point de vue pratique, nous sommes moins pressés. Il n'y a pas d'autre *Manhat-*

[*Texte*]

the way we wanted to in the first place, multilaterally, and that is what we are doing.

Mr. Barnett: Are our regulations in fact going to be on the table as public documents prior to the time the convention convenes so that our position is clear in detail and in depth.

Mr. Beesley: I appreciate your concern and we are alive to that problem. Indeed at the recently concluded meeting in Geneva it was agreed that the U.N. Secretary General would circularize all countries of the U.N. and ask for any legislation since 1969 when their books and their records were last brought up to date. This will give us an opportunity to cover the position legally so to speak and very effectively, but we are conscious of the very concern that you are expressing and we do not intend to have that position left unclear when the conference convenes.

Mr. Barnett: The other question that I would like to ask arises from some of the questions that Mr. Yewchuk asked about the question of jurisdiction and control or effective control to use your phrase. I am wondering if you could clarify this with particular reference to the kind of equipment or establishments that we should be thinking about, the icebreaker section or the section on navigational aids. I am just trying to recall. It does seem to me that in the Act there are really two specific areas. Section 4 is the one which is headed Deposit of Waste. As I recall it, it says except as authorized by regulations no ship shall deposit waste within the territory embraced by the 100 mile zone, which is one thing.

Then later on in Section 19 dealing with Offences it says that any ship navigating within a shipping safety control zone will be committing an offence unless it complies with the regulations.

Could you differentiate for us the distinction between what is involved in the maintenance of effective control in the total area with regard to the deposit of waste, and on the other hand, within the navigation safety control zone, which I presume will not actually be established until the regulations are proclaimed. However, from the point of view of exercising our effective control by icebreakers or otherwise, can you give us some lead as to what distinctions of enforcement or effective control are involved in those two different situations?

Mr. Beesley: I do not know if I can give you a satisfactory answer. I know now that there is considerable coordination between the Coast Guard, DND, and even the Department of Fisheries and Forestry concerning the detection of ships polluting the waters by deposit of waste. That is one type of enforcement. It is surveillance if you want, the first step towards enforcement, but it is a part of effective control. That would go on, of course, in the Arctic. I am not sure if you are concerned about the legal distinction between the area that is being declared a pollution zone and one that is not.

[*Interprétation*]

tan qui cherche à y aller, en ce moment, et cela nous donne le temps de procéder de la façon que nous avions choisie la première fois, c'est-à-dire de manière multilatérale, et c'est ce que nous faisons.

M. Barnett: Est-ce que nos règlements vont réellement être déposés comme les documents publics, avant que la convention se réunisse, et nos opinions seront-elles expliquées en détail et en profondeur?

M. Beesley: Je vous remercie de parler de cela et nous sommes conscients de ce problème. En effet, lors de la réunion de Genève, qui s'est récemment terminée, nous avons décidé que le secrétaire général des Nations Unies consulterait tous les pays membres et leur demanderait de lui communiquer les législations qu'ils ont adoptées depuis 1969, date où ont eu lieu les derniers remaniements. Cela nous donnera l'occasion d'appuyer notre position d'une manière légale, pour ainsi dire, et très efficace, mais nous sommes conscients du problème que vous venez de soulever et nous avons la ferme attention d'exposer notre position d'une manière très claire, lorsque la Conférence se réunira.

M. Barnett: L'autre question que je voudrais poser découle de certaine des questions que M. Yewchuk a posées au sujet des problèmes de la juridiction et du contrôle ou du contrôle efficace, selon son expression. J'aimerais que vous expliquiez cette question relative au genre d'équipement ou d'installation que nous devrions étudier, la section qui se rapporte au brise-glace ou celle sur les appareils de navigation. Si je me souviens bien, il ne me semble pas qu'il y ait, dans la loi, deux domaines particuliers. L'article 4 est intitulé dépot de déchets. Si je m'en souviens bien, il dit que, sauf dans les cas où les règlements l'autorisent, aucun navire ne déposera des déchets sur le territoire compris dans la zone de 100 miles, ce qui est une chose.

Ensuite, dans l'article 19 qui traite des délits, il dit que tout navire navigant à l'intérieur d'une zone de contrôle de sécurité de la navigation sera en état d'infraction à moins qu'il ne se conforme au règlement.

Pourriez-vous nous dire quelle différence vous faites entre ce qui est compris dans le maintien d'un contrôle efficace dans l'ensemble de la région, en ce qui concerne le dépôt de déchets, et, de l'autre côté, à l'intérieur de la zone de contrôle de sécurité de la navigation, qui, je crois, ne sera pas véritablement établit avant que les règlements ne soient adoptés. Cependant, du point de vue de l'exercice d'un contrôle efficace au moyen de brise-glace ou autrement, pourriez-vous nous donner une idée des distinctions dans les formes d'application ou de contrôle effectif qui sont nécessaires dans ces deux différentes situations?

M. Beesley: Je ne sais pas si je peux vous donner une réponse satisfaisante. Je sais qu'il y a maintenant une très bonne coordination entre les garde-côtes, le ministère de la Défence nationale, et même le ministère des Pêches et forêts, en ce qui concerne la détection des navires qui polluent les eaux, en y déposant des déchets. Voilà un des types d'application. C'est une sorte de surveillance, si vous voulez, le premier pas vers une application de la loi, mais c'est une partie du contrôle effectif. Cela pourra aussi s'appliquer, bien entendu, à l'Arctique. Je me demande si votre question concernait la distinction juri-

[*Text*]

• 1225

Mr. Barnett: As I understand it, any ship can go inside the 100-mile zone without violating the terms of our law as long as it does not deposit any waste. But in the shipping and safety control zone, they would have to comply fully with our navigational regulations and our regulations in regard to the type of ship, the construction of the ship and so on. It seems to me that poses two different types of situation as far as exercising effective control or what may be required to exercise effective control. In other words, if we are thinking in terms of an icebreaker with the basic purpose of providing assistance to ships navigating an established route, this is one question. The other question is what action we can legally take or what practical methods we should apply to exercise our effective legal control on a ship which simply commits an offence under our law by depositing waste within the 12 miles.

Mr. Beesley: I take your point and I understand your question but I have not given thought to it. Just speaking off the top of my head, I do not know that we would have any different kinds of problems in enforcing the different parts of the legislation. I may be missing your point, Mr. Barnett, but I do not see, from a legal point of view, that we would be using different methods in either case.

In the one case, obviously by a device I suggested, by giving some kind of certificate, we could be assured that a ship was being adequately constructed. If it is going into a pollution control zone, the danger is thereby lessened. In the other case, it is a matter of finding a malefactor committing an act. I would think the system designed to cover the one situation would pretty effectively cover the other but maybe it is something I should think more about.

Mr. Barnett: What brought this question to my mind was your reference to the fact that this may be only under the IMCO arrangement. If a ship is discharging waste, various courses of action might be open to us, one of which would be, if it were stuck in the ice, to send an icebreaker to free it so that it could be withdrawn. This is one situation where we are going to provide icebreaking support to carry on that operation anywhere within the island embraced by the 100-mile zone. That poses one kind of problem so far as icebreaking service is concerned. If we are thinking in terms only of icebreaking service to assist vessels which are proceeding on an established route which may require support under certain circumstances for navigation, this is another problem and there is a quite considerable difference in the magnitude of the practical problem of exercising effective control in these two situations.

Mr. Beesley: I agree. I think in fact there are two legal legs to the situation too, to the implications of an icebreaker capacity. In the one case it is icebreaker assistance, perhaps. In the other case, it may be pure enforcement. But there can be discharges of pollutants other than through an accident, of course, as when a ship

[*Interpretation*]

dique qui est faite entre la région qui est déclarée zone de pollution, et celle qui ne l'est pas.

M. Barnett: Tel que je l'entend, tout navire peut entrer dans la zone des cent milles sans violer les dispositions de notre loi tant qu'il ne déverse pas de détritus. Mais dans la zone de pêche et la zone de contrôle de sécurité, il devrait se fier entièrement à nos règlements de navigation et à nos règlements concernant le type du navire, la construction de navires etc. Il me semble que cela crée deux genres de situations en ce qui concerne l'exercice efficace du contrôle ou ce qui peut être exigé pour l'exercice efficace de ce contrôle. En d'autres termes, si nous parlons de brise-glaces en ce qui concerne le but fondamental d'assurer l'assistance aux navires qui, utilisent un itinéraire établi, c'est un problème. L'autre problème concerne l'action que nous pouvons entreprendre légalement ou les méthodes pratiques que nous pourrions appliquer pour exercer notre contrôle efficace légal des navires qui commettent simplement un déli en vertu de notre loi en déversant des détritus à l'intérieur des 12 milles.

M. Beesley: Je comprend ce que vous voulez dire mais je n'ai fourni aucune opinion là-dessus. Pour parler au pied levé, je ne sais pas que nous avions différentes sortes de problèmes à appliquer les différentes parties de notre loi. Je vous ai peut-être mal compris, monsieur Barnett, je ne vois pas d'un point de vue juridique quelles méthodes différentes nous pourrions utiliser dans ce cas.

Dans ce cas là, évidemment avec ce que j'ai proposé, en donnant certains certificats, nous pourrions nous assurer qu'un navire sera construit dans les normes. S'il doit aller dans une zone de contrôle de pollution, le danger est dix minutes de lui-même. Dans l'autre cas, il s'agit de trouver le contrevenant en flagrant délis. Je pense que le système destiné à appliquer au premier cas s'appliquerait très bien à l'autre, mais peut-être devrais-je y penser plus en détails.

M. Barnett: Ce qui m'a fait poser cette question c'est votre référence au fait que cela peut être seulement en vertu de l'accord INCO. Si un navire déverse des détritus, plusieurs sortes d'actions nous seront proposées, une serait, si il a été pris dans les glaces d'envoyer un brise-glace pour le libérer afin qu'il puisse se dégager. C'est l'un des cas où nous aurons à prévoir l'aide d'un brise-glace pour effectuer ce genre de travail où que ce soit dans la zone des 100 milles. Cela pose un problème en ce qui concerne le service de brise-glaces. Si nous pensons seulement en termes de services de brise-glace pour assister les vaisseaux qui sont en train d'établir un itinéraire qui pourrait requérir l'aide sous certaines conditions de navigation. Une autre problème est il y a une différence considérable dans l'importance du problème pratique d'exercice d'un contrôle efficace dans ces deux cas.

M. Beesley: Je suis d'accord. Je pense en fait qu'il y a deux possibilités dans cette situation aussi, qui concernent la capacité du brise-glace. Dans le premier cas, il s'agit d'une aide de brise-glace, peut-être. Dans l'autre cas, il s'agit simplement d'applications des dispositions. Mais il peut y avoir des cadres déchargement de produits

[*Texte*]

dumps waste overboard or "dumps", which is the technical term.

Mr. Barnett: As I read that, it is an offence under our law for a ship, whether accidentally or deliberately, to discharge waste anywhere within the 100-mile zone. Even though we have not declared it a navigation safety control zone, we do not say you cannot go in there.

• 1230

Mr. Beesley: I take your point. We are talking about Arctic waters here which is the area north of 60° and within 100 miles from shore but we are also talking in other parts of the act about pollution control zones. I do not know what further to say though than that we have to envisage both kinds of possible dangers and guard against them both and the legislation does that. And we must also have the capacity to meet both kinds of problems.

Mr. Barnett: What you are really saying is that from a legal point of view there is no difference between our jurisdiction so far as pollution is concerned with a ship inside the 100-mile pollution control zone or a ship that is navigating under the navigation requirements section of the act within the basic control zone.

Mr. Beesley: The precise form of jurisdiction we would assert would be different but the legal basis for it would be the same.

The Vice-Chairman: Thank you. I wonder if I might be permitted just one or two questions of our witness before we break off. I know it is late.

As you know, Mr. Beesley, the Committee has heard evidence that the present type of icebreaker we have is adequate to the present navigation season in the north and the question we are attempting to grapple with is if this navigation season must be extended it would be necessary to go into a different type of polar icebreaker which could handle the Western Arctic and the Eastern Arctic for longer periods than at present.

If the development should come about that there is extensive surface transport development in the North—the *Manhattan* type—and Canada does not have in service then a polar icebreaker, and making a further assumption that another nation, the United States or the U.S.S.R., has in the meantime developed one and is operating within our waters, is our position weakened by this development?

Mr. Beesley: I hate to give qualified answers but here I think it depends so much on whether they are coming into the waters with our knowledge, consent and are abiding by our regulations and just using their own facilities as much as they might use a more powerful motor to propel the ship or whether it is all designed in order to challenge our jurisdiction or sovereignty or perhaps even unintentionally do so by just ignoring us over a period of time. I think it would be impossible to say that there could be no legal effect to such types of

[*Interprétation*]

polluants autrement que par un accident, bien entendu, c'est-à-dire quand un navire déverse des détritus par-dessus bord ou des «ordures» ce qui est le terme technique.

M. Barnett: Tel que je le comprends, c'est un délit en vertu de notre loi quand un navire accidentellement, ou délibérément déverse des détritus ou que ce soit à l'intérieur de la zone des 100 milles. Même si nous n'avions pas déclaré cette zone, zone de contrôle de sécurité de navigation, nous ne disons pas qu'on ne pas y aller.

M. Beesley: Je saisis votre point. Nous parlons des eaux de l'Arctique situées à 60° de longitude nord et à moins de 100 milles de la côte, mais d'autres parties de la loi traitent aussi des zones de contrôle de la pollution. Je ne crois pas qu'il y ait autre chose à ajouter si ce n'est que nous devons envisager deux sortes de dangers possibles et nous protéger contre les deux, et c'est ce que fait la loi. Il nous faut aussi pouvoir faire face à ces deux sortes de problèmes.

M. Barnett: Vous voulez dire que, du point de vue juridique, il n'y a pas de différence entre nos compétences, quant à la pollution, lorsqu'un navire se trouve à l'intérieur de la zone de contrôle de la position de 100 milles ou lorsqu'il navigue selon l'article de la loi relatif aux règlements de la navigation, à l'intérieur de la zone de contrôle de base.

M. Beesley: La forme précise d'autorité que nous exercerions serait différente, mais le principe juridique dont elle s'inspirerait serait le même.

Le vice-président: Merci. Puis-je poser une ou deux questions au témoin avant que nous ajournions. Je sais qu'il est tard.

Comme vous le savez, monsieur Beesley, le Comité a entendu le témoignage selon lequel le type actuel de brise-glace convient à la saison de navigation dans le nord. Si cette saison de navigation doit être prolongée, il importerait d'envoyer un type différent de brise-glace polaire qui pourrait naviguer dans les eaux orientales et occidentales de l'Arctique pendant de plus longues périodes de temps qu'à l'heure actuelle.

Si le transport de surface augmente sensiblement dans le nord—dans le genre du Manhattan—et que le Canada n'a pas alors de brise-glace polaire en service, et que l'on suppose, en outre, qu'une autre nation, les États-Unis ou l'U.R.S.S., a, entre temps, mis au point un brise-glace qui est en service dans nos eaux, notre opposition est-elle affaiblie?

M. Beesley: Je n'ai pas donné de réponses motivées. Il s'agit de savoir si nous sommes au courant de leur venue dans nos eaux, s'ils ont notre consentement et se conforment à nos règlements et s'ils ne font qu'utiliser leurs propres installations tout comme ils pourraient utiliser un moteur plus puissant pour propulser le navire ou si tout cela est destinée à défier notre autorité ou souveraineté ou peut-être même le faire non-intentionnellement en nous ignorant pendant une certaine période temps. Je pense qu'il serait impossible de dire qu'elles pourraient

[*Text*]

action but I think also that such action would not be conclusive as of itself.

It is the kind of thing that to some extent is a psychological problem, to some extent a very practical one. Do not forget that under some of the existing international conventions we can charge for icebreaker support. Thus I find it difficult to say yes or no, would it make a difference? I think yes, it could make a difference; no, it might not. That is about as far as I can go.

The Vice-Chairman: I realized you could not be specific where we are dealing with an unspecific subject at the moment in this whole area.

On behalf of the Committee, Mr. Beesley, I would like to thank you very much for a very full and complete and very lucid testimony.

Mr. Beesley: Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: The meeting is adjourned.

[*Interpretation*]

être les conséquences de pareilles mesures. Je pense aussi que pareilles mesures ne seraient pas concluantes en elles-mêmes.

C'est le genre de chose, qui, dans une certaine mesure, constitue un problème phycologique, et un problème très pratique dans une certaine mesure. Il ne faut pas oublier qu'en vertu de certaines conventions internationales actuelles, il peut y avoir des frais pour le service du brise-glace. Il m'est difficile de répondre oui ou non, il aurait-il une différence? Je pense que oui, il pourrait y avoir une différence; non, il ne pourrait ne pas y en avoir. C'est tout ce que je peux dire.

Le vice-président: Je me rends compte que vous ne pouvez être précis lorsque nous traitons d'un sujet qui ne l'est pas dans tout ce domaine.

Au nom du Comité, monsieur Beesley, je vous remercie du témoignage que vous nous avez apporté.

M. Beesley: Merci, monsieur le président.

Le vice-président: La séance est levée.

[Text]

action but I think also that such action would not be conclusive as of itself.

It is the kind of thing that to some extent is a psychological problem, to some extent a very practical one. Do not forget that under some of the existing international conventions we can charge for icebreaker support. Thus I find it difficult to say yes or no, would it make a difference? I think yes, it could make a difference; no, it might not. That is about as far as I can go.

The Vice-Chairman: I realized you could not be specific where we are dealing with an unspecific subject at the moment in this whole area.

On behalf of the Committee, Mr. Beesley, I would like to thank you very much for a very full and complete and very lucid testimony.

Mr. Beesley: Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: The meeting is adjourned.

[*Interpretation*]

être les conséquences de pareilles mesures. Je pense aussi que pareilles mesures ne seraient pas concluantes en elles-mêmes.

C'est le genre de chose, qui, dans une certaine mesure, constitue un problème psycologique, et un problème très pratique dans une certaine mesure. Il ne faut pas oublier qu'en vertu de certaines conventions internationales actuelles, il peut y avoir des frais pour le service du brise-glace. Il m'est difficile de répondre oui ou non; il aurait-il une différence? Je pense que oui, il pourrait y avoir une différence; non, il ne pourrait ne pas y en avoir. C'est tout ce que je peux dire.

Le vice-président: Je me rends compte que vous ne pouvez être précis lorsque nous traitons d'un sujet qui ne l'est pas dans tout ce domaine.

Au nom du Comité, monsieur Beesley, je vous remercie du témoignage que vous nous avez apporté.

M. Beesley: Merci, monsieur le président.

Le vice-président: La séance est levée.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 11

Tuesday, April 20, 1971

Chairman: Ian Watson

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 11

Le mardi 20 avril 1971

Président: Ian Watson

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Indian Affairs and Northern Development

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Affaires indiennes et du développement du Nord canadien

RESPECTING:

The subject-matter of Arctic icebreaker service

CONCERNANT:

La question relative au service de brise-glace dans l'Arctique

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

Third Session

Twenty-eighth Parliament, 1970-71

Troisième session de la

vingt-huitième législature, 1970-1971

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 11

Tuesday, April 20, 1971

Chairman: Ian Watson

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 11

Le mardi 20 avril 1971

Président: Ian Watson

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Indian Affairs and Northern Development

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Affaires indiennes et du développement du Nord canadien

RESPECTING:

The subject-matter of Arctic icebreaker service.

CONCERNANT:

La question relative au service de brise-glace dans l'Arctique.

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

Third Session
Twenty-eighth Parliament, 1970-71

Troisième session de la
vingt-huitième législature, 1970-1971

23671—1

STANDING COMMITTEE ON INDIAN AFFAIRS AND NORTHERN DEVELOPMENT

Chairman: Mr. Ian Watson

Vice-Chairman: Mr. Paul St. Pierre

Messrs.

Badanai
Barnett
Blouin
Borrie
Cadieu
Cullen
Deakon
Gundlock
Marchand (*Kamloops-Cariboo*)
Matte
McBride
Nielsen
Paproski
Reid
Rock
Simpson
Thomson (*Battleford-Kindersley*)
Yewchuk—(20).

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

J. H. Bennett

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES AFFAIRES INDIENNES ET DU DÉVELOPPEMENT DU NORD CANADIEN

Président: M. Ian Watson

Vice-président: M. Paul St. Pierre

Messieurs

Pursuant to S.O. 65(4)(*b*)

Mr. Borrie replaced Mr. Gendron on April 2, 1971.
Messrs. Deakon, McBridge, Blouin and Marchand (*Kamloops-Cariboo*) replaced Messrs. Buchanan, Foster, Penner and Hymmen on April 20, 1971.

Conformément à l'article 65(4) *b*) du Règlement

M. Borrie remplace M. Gendron le 2 avril 1971.
MM. Deakon, McBride, Blouin et Marchand (*Kamloops-Cariboo*) remplacent MM. Buchanan, Foster, Penner et Hymmen le 20 avril 1971.

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente au siège d'Information Canada, Ottawa, Canada

MINUTES OF PROCEEDINGS

Tuesday, April 20, 1971.
(12)

[*Text*]

The Standing Committee on Indian Affairs and Northern Development met this day at 3:40 p.m., the Chairman, Mr. Watson, presiding.

Members present: Messrs. Badanai, Borrie, Deakon, Marchand (*Kamloops-Cariboo*), McBride, Paproski, Rock, Simpson, St. Pierre, Thomson (*Battleford-Kindersley*), Watson, Yewchuk (12).

Witness: Mr. B. M. Johansson, Head of Design Department OY Wartsila AB, Helsinki Shipyard, Finland.

The Committee resumed its consideration of the subject-matter of Arctic icebreaker service.

The Chairman introduced Mr. B. M. Johansson who made a brief statement on the activities of the Wartsila Shipyards and was questioned.

It was agreed,—That a set of papers from the Russian publication by Smirnov "Icebreaker Operation in Foreign Countries" Leningrad 1970 (Pages 38, 39, 42, 43, 44, 45, 46 and 47) from which Mr. Johansson quoted be printed as an Appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence (*See Appendix A*).

A film entitled "Icebreaker Research and Development" was shown and commented upon by Mr. Johansson.

Later, questioning was resumed.

At 5:40 p.m. questioning concluded, the Chairman thanked the witness and the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

Le mardi 20 avril 1971
(12)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des affaires indiennes et du développement du Nord canadien se réunit cet après-midi à 3 h 40. Le président, M. Watson, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Badanai, Borrie, Deakon, Marchand (*Kamloops-Cariboo*), McBride, Paproski, Rock, Simpson, St. Pierre, Thomson (*Battleford-Kindersley*), Watson, Yewchuk (12).

Témoin: M. B. M. Johansson, directeur du département des études OY Wartsila AB, chantier de construction d'Helsinki, (Finlande).

Le Comité reprend l'étude de la question du service d'un brise-glace dans l'Arctique.

Le président présente M. B. M. Johansson qui fait une brève déclaration sur les activités des chantiers de construction Wartsila et répond ensuite aux questions.

Il est convenu,—Qu'un ensemble de documents de la publication russe de Smirnov «opération d'un brise-glace dans les pays étrangers» Léningrad 1970 (pages 38, 39, 42, 43, 44, 45, 46 et 47) d'où proviennent les déclarations de M. Johansson, soit imprimé en appendice aux procès-verbaux et témoignages de ce jour (*Voir appendice «A»*).

M. Johansson présente et commente un film intitulé «Recherche et mise en valeur du brise-glace».

On reprend ensuite la période de questions.

A 5 h 40 de l'après-midi, à la fin de la période de questions, le président remercie le témoin et le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

J. H. Bennett

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Tuesday, April 20, 1971.

• 1543

[*Text*]

The Chairman: Gentlemen, we will call the meeting to order. Today we are resuming consideration of Arctic icebreaker service. We are extremely pleased to have with us Mr. B. M. Johansson, of Helsinki, Finland, who is a representative from the Wartsila Shipyards; a shipyard that is known throughout the world for its construction of icebreakers and shipping generally.

Mr. Johansson, you have made a very long trip to testify here. We are very appreciative of the effort you have made to come and of your company's willingness to send you. Perhaps you could start by making a statement to the Committee on the icebreaker construction activities of your company and then proceed to answer questions which will be forthcoming from members of the Committee.

Mr. B. M. Johansson (Wartsila Shipyards, Helsinki, Finland): Yes. My company's name is Wartsila Shipyards, and I am working at the Helsinki shipyards. We have two shipyards, one in Turku and one in Helsinki, and of these the Helsinki shipyard has specialized in icebreraker and passenger liners. We have a total work force of 15,000 people in the company, and of these, 2,500 are in the Helsinki shipyards.

• 1545

Since the last war, we have built 19 major icebreakers. Of these, 5 are what they call summer polar icebreakers, for the Russians. They are of 22,000 horsepower and about 15,000 ton displacement. The rest of the icebreakers are Baltic-type icebreakers ranging from 7,500 horsepower to 12,000 horsepower. At the moment, we have an order of three summer polar icebreakers for Russia and they are of 36,000 horsepower. We also have an order of two 22,000 horsepower icebreakers for Finland and one 22,000 horsepower icebreaker for Sweden, which makes a total of 25 icebreakers. The last one of these will be delivered in 1975.

Besides that, we are building six cruise liners for Norwegian owners. Of these, the first one was delivered last Christmas and it is now sailing from Miami. The next one will be delivered this summer; then there will be one each year, up to 1974.

I referred to the icebreaker experience we have had. We were asked by Esso International to take part, as a consultant, in the *Manhattan* project and, in connection with that, we got the task of building an icebreaker laboratory in Helsinki, on Esso's account. It has a 150 metre-long basin which is 15 feet wide and about 3.5 feet deep. In here, we can freeze one layer of model ice each day; the maximum thickness is about two inches. The method of doing this was originally developed in Russia, in the Arctic Institute in Leningrad, and we have borrowed the idea from them and made everything on a bit bigger scale.

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le mardi 20 avril 1971

[*Interpretation*]

Le président: Messieurs, nous allons ouvrir la séance. Nous poursuivrons aujourd'hui l'étude du service de brise-glace de l'Arctique. Nous sommes très heureux d'accueillir parmi eux M. B. M. Johansson de Helsinki, en Finlande, qui représente la *Wartsila Shipyards;* ces chantiers maritimes ont acquis une renommée mondiale pour la construction des brise-glace et le transport maritime en général.

Monsieur Johansson, vous avez parcouru une longue distance pour venir témoigner ici. Nous l'apprécions beaucoup, de même que le bon vouloir de votre société qui a bien voulu vous déléguer. Peut-être pourriez-vous présenter un bref exposé au Comité concernant la construction de brise-glace dans vos chantiers maritimes puis répondre aux questions qui vous seront posées par les membres du Comité.

M. B. M. Johansson (Wartsila Shipyards): Oui. La Société que je représente est la *Wartsila Shipyards* et je suis employé au chantier maritime de Helsinki. Nous avons des chantiers de construction navale, un à Turku et l'autre à Helsinki, et les chantiers de Helsinki se spécialisent dans la construction des brise-glace et des paquebots. Nous employons 15,000 personnes, dont 2,500 dans les chantiers de Helsinki.

Depuis la dernière guerre, nous avons construit 19 brise-glaces de grande dimension, dont 5 du type que nous appelons brise-glaces polaire d'été pour les Russes. C'est d'environ 22,000 chevaux-vapeur et jauge environ 15,000 tonneaux. Les autres brise-glaces sont du type Baltic dont la puissance varie de 7,500 à 12,000 chevaux-vapeur. Présentement, nous construisons pour la Russie trois brise-glaces polaires d'été de 36,000 chevaux. Nous avons également des commandes pour deux brise-glaces de 22,000 chevaux pour la Finlande et un de 22,000 chevaux pour la Suède, soit un total de 25 brise-glaces. Le dernier de ces navires sera livré en 1975.

Nous construisons en outre six paquebots de ligne pour des propriétaires Norvégiens. Le premier de ces transatlantiques a été livré à Noël et a maintenant son port d'attache à Miami. Le prochain sera livré cet été, puis un chaque année ensuite jusqu'en 1974.

J'ai parlé de l'expérience que nous avons des brise-glaces. *Esso International* nous a demandé de faire partie à titre de consultant du projet du *Manhatan* et nous avons été chargés de construire un laboratoire pour l'essai de brise-glace à Helsinki, pour *Esso*. Ces mesures sont 150 mètres de longueur, 15 pieds de largeur et environ 3.5 pieds de profondeur. Nous pouvons, dans ce laboratoire, congeler chaque jour une couche de glace typique d'une épaisseur maximum d'environ 2 pouces. La méthode employée a été conçue en Russie, à l'Institut des études Arctiques de Léningrad, et nous leur avons emprunté leur idée et tout mis à une plus grande échelle.

[*Texte*]

The idea is that the ice has a very high salinity, so that it is weak. The strength is correct to scale and at the same time the buoyancy water weights force are correct. We have also been able by making alterations to the hull surface to get a correct friction coefficient between hull and ice.

This laboratory was started in January, 1970, and we have now been working for 16 months. Of this, the last four months have been our own work; before that, we made everything for Esso.

• 1550

Last month we took over the tank from Esso so now we are the owners of it, and Esso have a priority if they want to make some further testing.

During the last three years we have made very many full-scale tests and the two most important have been participation in the *Manhattan* testing on which we have very much data. The other one was a test in December, 1969, with the Russian polar icebreaker, the *Murmansk* which made one week of testing up at Spitsberger Islands where we had, I think it was, about 10 men on board. In the Baltic we have made extensive testing with the *Finncarrier,* which is a cargo ferry with very fine lines designed as an icebreaker. This ship has been tested two winters in a row. The first winter it was a four-day test and this winter due to the uneven ice it was only a one-day test.

Then in the Baltic we have tested the Swedish icebreaker, the Finnish icebreakers and also the last Russian—22,000 horsepower icebreaker *Vladivostok.* I think it is better I stop here.

The Chairman: I have Mr. St. Pierre, Mr. Deakon and Mr. Rock for questions, Mr. Thomson.

Mr. St. Pierre: Thank you, Mr. Chairman, Mr. Johansson, the conditions in the Canadian western Arctic which we have been looking at, I believe, are much more severe than in the eastern Arctic, and the studies included what would be involved in the construction of a polar icebreaker capable of handling polar pack ice, such as is in the Beaufort Sea or the western islands of the Arctic or portions of the Russian Arctic, of course.

Mr. Johansson: This is a full year polar icebreaker?

Mr. St. Pierre: Yes, a full year one.

Mr. Johansson: We have very little personal data about the ice conditions in the Russian and the Canadian Arctic, but there is some literature on this subject. We have a Russian article—let me see I do not have the title with me—the Russian article tables contain both the Canadian and the Russian Arctic, and they have, for example, the Beaufort Sea, the north of Siberia, which are about equal areas. These are ice observations made by airplane from January to May which are really the winter months in the Arctic. They have a table here which shows the number of hummocks per 30 miles, the height of the hummocks, or the mean height of them, and

[*Interprétation*]

Le principe est que la glace est hautement saline et donc faible. La résistance est conforme à l'échelle et, en même temps, les jauges de flottabilité sont exactes. Nous avons également pu obtenir, par la réception de la quille, le coefficient exact de la friction de la glace sur la coque.

Ce laboratoire a été ouvert en 1970 et nous travaillons depuis 16 mois. Au cours des quatre derniers mois, nous avons travaillé pour nous-mêmes, précédemment, nous étions au service exclusif de *Esso.*

Le mois dernier, nous nous sommes portés acquéreurs du réservoir *Esso* et nous en sommes maintenant propriétaires, mais la société *Esso* conserve le droit prioritaire quand elle veut faire des essais.

Depuis 3 ans, nous avons fait des essais nombreux à grande échelle, les 2 plus importants étant la participation à l'essai du *Manhattan* qui nous a fourni de nombreuses données. Un autre projet important fut l'essai, en décembre 1969, du brise-glace polaire russe, le *Murmansk,* durant une semaine, au Spitsberger, avec une dizaine d'hommes à bord. Nous avons fait des essais poussés en mer Baltique avec le *Finncarrier,* un transbordeur aux lignes nobles de type brise-glace. Ce navire a été mis à l'épreuve 2 hivers de suite. Le premier hiver, l'essai a duré 4 jours et, cet hiver, à cause de l'inégalité de la glace, le test a été d'une journée.

Nous amons mis à l'essai, dans la mer Baltique, le brise-glace suédois, les brise-glaces chinois et le dernier brise-glace construit pour la Russie, le *Vladivostok* de 22 mille chevaux vapeur. Mieux vaut, je pense, m'arrêter ici.

Le président: Suivent les noms de M. St-Pierre, de M. Deakon et de M. Rock qui ont des questions à poser, puis M. Thomson.

M. St. Pierre: Merci, monsieur le président. M. Johansson, les conditions dans l'Arctique canadien occidental que nous avons étudié, semblent beaucoup plus redoutables que celles de l'Arctique oriental, et ces études comprennent ce qu'il faut prévoir dans la construction d'un brise-glace polaire capable de s'attaquer à la mer de glace, ainsi la mer Beaufort, ou naviguer l'archipel occidental de l'Arctique où en certaines parties de l'océan Arctique au nord de la Russie, il va sans dire.

M. Johansson: Soit un brise-glace polaire qui fonctionnerait à l'année longue?

M. St. Pierre: Oui, qui pourrait être exploité toute l'année.

M. Johansson: Nous possédons nous-même peu de données sur les conditions dans l'Arctique russe ou canadien, mais des documents existent traitant de cette question. Nous avons un article publié en Russie, je l'ai peut-être ici, dont les tableaux donnent des statistiques aussi bien sur l'Arctique canadien que sur l'Arctique russe et qui mentionne, par exemple, la mer Beaufort, dont la situation se compare à celle du nord de la Sibérie. Ces observations aériennes de la glace ont eu lieu de janvier à mai qui sont les mois d'hiver dans l'Arctique. Un des tableaux montrent le nombre de monticules sur une longueur de 30 milles, et la hauteur des élévations, ou leurs hauteurs

[*Text*]

the number of leads for 30 miles, the ice coverage in percentages and then the breadth of ice which is above two metres and the breadth of ice which is between 15 and 200 centimetres. That is about 6½ feet.

• 1555

This shows that these areas are almost equal; you cannot see any difference here. The same with the Sea and the Bering Sea. The number of hummocks for 30 miles is 410 in the Beaufort Sea; in the north of Siberia it is 460. The height of the hummock is 1.75 metres in mean height. The number of leads in the Beaufort Sea are eight and north of Siberia it is nine. The coverage is 87 per cent in the Beaufort Sea, in northern Siberia it is 90 per cent. The per cent of the ice above two metres in the Beaufort Sea is 65 and in northern Siberia it is 45 per cent. Since there are between 15 and 200 centimetres, it is 26 in the Beaufort Sea and 43 in northern Siberia.

It seems that the ice is somewhat thicker in the Canadian Arctic, but the number of leads is about the same. This means that the real obstruction to traffic in Canada are the hummocks. You cannot see any difference there. If you look at the full year polar icebreaker and the horsepower which, with present knowledge, can be predicted we have come up with a figure of 120,000 to 140,000 short horsepower.

Mr. St. Pierre: Immensely larger than anything being used at present.

Mr. Johansson: That is right.

Mr. St. Pierre: Do the Russians have any ship now that will handle this ice? Will the *Lenin* handle it?

Mr. Johansson: No.

Mr. St. Pierre: Was she intended to?

Mr. Johansson: She was not intended to.

Mr. St. Pierre: She was for the northern sea routes only.

Mr. Johansson: The *Lenin* and all the Russian icebreakers to date have been built for the summer traffic only, to keep six month traffic between lower and Madagascar, and that is what they are doing.

Mr. St. Pierre: No country at present does have a year round icebreaker then.

Did you make any estimates on the costs and power that would be involved in a ship of this size?

Mr. Johansson: We have made a costs estimate of this ship if it should be built and delivered in 1975, we have estimated a 120,000 horsepower ship to cost $70 million.

Mr. St. Pierre: Are your costs, generally speaking, below or above those of North America or do you run about on the same level? Is the comparison possible? I do not know.

[*Interpretation*]

moyennes, et le nombre de lignes de sondes sur 30 milles, l'épaisseur de la glace en pourcentage et la profondeur de la glace lorsqu'elle dépasse 2 mètres et qui s'établie entre 200 centimètres, soit environ 6 pieds et demi.

Ceci révèle que tous ces endroits sont à peu près identiques; on ne peut y voir de différence. De même dans la Mer de Beauford et le Détroit de Béring. Le nombre de monticules sur un 30 milles et de 410 dans la Mer de Beaufort; au Nord de la Sibérie, on en compte 460. La hauteur moyenne de l'élévation est de 1.75 mètre. Le nombre de lignes de fond il y a, dans la Mer de Beaufort, 8 chenaux et, dans le Nord de la Sibérie, 9. La glace recouvre 87 p. 100 de la Mer de Beaufort et 90 p. 100 du Nord de la Sibérie. Le pourcentage de glace dépassant 2 mètres dans la Mer de Beaufort est 65 et, dans le Nord de la Sibérie 45 p 100. Comme il y en a de 15 à 200 centimètres, le chiffre est de 26 dans la Mer de Beaufort et 43 au Nord de la Sibérie.

La glace semble un peu plus épaisse dans l'Arctique canadien, mais le nombre de chenaux est à peu près le même. Ceci signifie que le véritable obstacle au trafic au Canada c'est celui des monticules. Il n'y a pas de différence à observer ici. Pour ce qui est de la puissance possible du brise-glace polaire fonctionnant à l'année longue nous l'évaluons, d'après nos connaissances actuelles, nous la prévoyons de 120 milles à 140 mille chevaux-vapeur.

M. St-Pierre: Beaucoup plus formidable que de tout ce qui est en usage actuellement.

M. Johansson: Exactement.

M. St-Pierre: La Russie possède-t-elle un navire capable de surmonter ces glaces? Le *Lénine* est-il assez puissant?

M. Johansson: Non.

M. St-Pierre: Y était-il destiné?

M. Johansson: Non, il n'y était pas destiné.

M. St-Pierre: Le navire devait parcourir la Mer septentrionale seulement.

M. Johansson: Le *Lénine* et tous les brise-glaces russes construits jusqu'à présent l'on été pour le transport estival seulement pour maintenir la navigation ouverte pendant 6 mois vers Madagascar, et c'est ce qui se fait.

M. St-Pierre: Aucun pays ne possède présentement un brise-glace qui fonctionne toute l'année?

Avez-vous estimé les frais et la puissance d'un navire de cette dimension?

M. Johansson: Nous avons estimé le coût du navire, présumant qu'il serait construit et livré en 1975, à 70 millions de dollars avec puissance de 120 mille chevaux-vapeur.

M. St-Pierre: Vos prix sont-ils, généralement, inférieurs ou supérieurs à ceux de l'Amérique du Nord ou sont-ils comparables? Personnellement, je l'ignore.

[*Texte*]

Mr. Johansson: It is difficult to compare, naturally. We think we are about 30 per cent lower, but we have not been bidding on American contracts. We do not know.

Mr. St. Pierre: How much lead time is required between a decision to build such a ship and its completion? How many years?

Mr. Johansson: That depends on the shipyard. Our own shipyard is fully booked until 1975. Regardless of when anyone comes to ask, we must say 1975, which is four years. However, if we were free I think we could perhaps make it in three or three and a half years.

• 1600

Mr. St. Pierre: I have one final question at this point, Mr. Chairman. Is enough known today about the strengthening of hulls, the types of steel to be used and perhaps most particularly the type of bow design required, that it can confidently be said that an icebreaker of this type can be built with a 99 to 100 per cent guarantee that it will be successful or is more knowledge needed really in this field to get into a year-round polar icebreaker?

Mr. Johansson: There is enough knowledge to do this, definitely.

Mr. St. Pierre: The country undertaking it would not need to fear that it would have a white elephant.

Mr. Johansson: No, not at all.

Mr. St. Pierre: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: I wonder whether it might be useful, Mr. St. Pierre, if the Committee agreed to have at least the statistics referred to from the Russian article appended to the *Proceedings of Today*? Agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: If you have any further, Mr. Johansson, we would perhaps append these statistics to our *Proceedings* if you would give the title of the article from which they came to the Committee clerk.

Mr. Johansson: Yes, I have it. The title is in Russian here.

The Chairman: Mr. Deakon.

Mr. Deakon: Thank you, Mr. Chairman. I understand from the witness that the company which he represents had undertaken certain tests in the Baltic and on the *Manhattan* trip. Is that correct?

Mr. Johansson: That is correct, and also with Vladivostok.

Mr. Deakon: To your knowledge are the ice conditions in the Baltic comparable with those in the Canadian North?

[*Interprétation*]

M. Johansson: Il est difficile de faire la comparaison naturellement. Nous les estimons de 30 p. 100 inférieurs, mais nous n'avons pas fait de soumissions pour des contrats américains. Nous ne saurions dire.

M. St-Pierre: Combien faut-il de temps, après que la décision a été prise, pour construire ce genre de navire? Combien d'années?

M. Johansson: Cela dépend du chantier. Notre propre chantier de construction navale est complètement bouché jusqu'à 1975. Quel que soit le moment de la demande, nous devons dire 1975, soit 4 années. Toutefois, si nous étions libres, peut-être pourrions-nous dire 3 ans et 3 ans et demie.

M. St-Pierre: J'ai une dernière question à poser à ce sujet, monsieur le président. Connaissons-nous assez présentement au sujet du renforcement des quilles, de la qualité de l'acier nécessaire et peut-être, plus spécifiquement le genre d'étrave particulier au brise-glace pour dire en toute confiance qu'un brise-glace de ce genre peut être construit avec la garantie d'un réussite de 99 à 100 p. 100 ou avons-nous besoin d'accroître nos connaissances en ce domaine avant de concevoir un brise-glace qui fonctionnerait toute l'année?

M. Johansson: Les connaissances sont certainement suffisantes.

M. St-Pierre: Le pays qui se lancerait dans ce projet n'aurait donc pas à craindre de donner naissance à un éléphant blanc.

M. Johansson: Non, certainement pas.

M. St-Pierre: Merci, monsieur le président.

Le président: Estimeriez-vous utile, monsieur St-Pierre, que le Comité consente à annexer au moins les statistiques mentionnés dans l'article Russe aux procès-verbaux des délibérations et témoignages d'aujourd'hui? D'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Si vous ne voyez pas d'objection, monsieur Johansson, nous pourrions peut-être annexer ces données aux comptes-rendus des délibérations et témoignages; si vous le voulez bien, vous pourriez donner le titre de l'article d'où ces données sont tirées au greffier du Comité.

M. Johansson: Oui, je l'ai ici. Le titre est en Russe.

Le président: Monsieur Deakon.

M. Deakon: Merci, monsieur le président. Je crois comprendre, d'après ce que nous dit le témoin, que la société qu'il représente a fait des essais en mer Baltique et au cours du voyage du *Manhattan*. Est-ce exact?

M. Johansson: C'est exact; nous avons fait de même pour le *Vladivostok*.

M. Deakon: Selon votre expérience, les conditions de la glace en mer Baltique sont-elles comparables à celles des glaces polaires de l'Arctique canadien?

[*Text*]

Mr. Johansson: Definitely not.

Mr. Deakon: What sort of tests did your firm perform regarding the *Manhattan* trip which you referred to?

Mr. Johansson: We did not perform any tests with the *Manhattan*. We were there as consultants; we just followed the testing and got the results from it.

Mr. Deakon: What were the results of these tests and this observation that your people had on the *Manhattan* voyage?

Mr. Johansson: The results were that we know the capability of the Manhattan in that ice which existed—at that moment so we know the capability of a ship of the *Manhattan's* size and power.

Mr. Deakon: As you are probably well aware, the *Manhattan* was reinforced specifically for this particular voyage through the Northwest Passage and despite the reinforcements they had made, they still had difficulty because they had a big hole when they ended up in the final resting place in the States—the New York Harbour—they encountered a big hole in the hull, I believe it was. What, if any, recommendations did your firm of consultants give to the owners of this vessel regarding future voyages through the Northwest Passage?

Mr. Johansson: The *Manhattan* was strengthened in such a way that a completely new bow was built; the rest of the reinforcement was made as an outside blister which had adequate strength. But the area below the blister was not reinforced at all and this was the part which was damaged. In one way it was very lucky that it got some damage because, so far as we know, all the strained gauge missions of the icebreakers were not successful. It did not give any indication of the icebreakers. But this hole gave a definite point on a curve where you know that tide pressure has been higher than that. We did not recommend any extra reinforcement on the *Manhattan* because there was no danger of sinking or pollution or anything else because the outer tanks were filled only with ballast wood. On a test ship it did not matter at all if it had some holes.

• 1605

Mr. Deakon: Was it the opinion of your staff that the protection on the sides of the vessel, which were like a V-shape—in other words, to protect the ice coming up from bearing down on the sides of the ship—were they a significant factor in preventing the ship's collapse or breaking up? There was real steel plate reinforcing on the sides.

Mr. Johansson: Yes.

Mr. Deakon: Somewhat like a V-shape.

Mr. Johansson: Yes.

Mr. Deakon: In case of any ice coming up from the icebreaker's bow.

[*Interpretation*]

M. Johansson: Absolument pas.

M. Deakon: Quelle sorte d'essais votre firme a-t-elle fait au cours du voyage du *Manhattan* dont vous avez parlé?

M. Johansson: Nous n'avons pas fait de tests avec le *Manhattan*. Nous étions là à titre de consultants; nous avons simplement obsevré les tests et produit les résultats.

M. Deakon: Quels étaient les résultats de ces tests et des observations faites par vos gens au cours du voyage du *Manhattan*?

M. Johansson: Comme résultat, nous connaissons la capcité du *Manhattan* dans les conditions qui régnaient alors dans les eaux boréales; nous savons la performance que nous pouvons attendre d'un navire de la dimension et de la puissance du *Manhattan*.

M. Deakon: Vous ne devez pas ignorer que le *Manhattan* a été renforcé en prévision même de ce voyage par le passage du nord-ouest et que, malgré les renforcements, le navire a éprouvé des difficultés, sa coque ayant été enfoncée avant de revenir à son port d'attache aux États-Unis, le port de New York, si ma mémoire ne me trompe pas. Quelles sont les recommandations, si vous en avez faites, que votre firme de consultants a transmises au propriétaire de ce navire relativement au futur voyage à travers le passage du nord-ouest?

M. Johansson: Le *Manhattan* a été renforcé de telle manière que la quille a été entièrement reconstruite; une éraflure à l'extérieur a été cémentée et cela a été jugé suffisant. Mais rien n'a été renforcé au dessous de l'éraflure et c'est là que l'avarie s'est produite. Il est en quelque sorte heureux que cette avarie se soit produite car, d'après ce que nous savons, toutes les jauges des brise-glace n'ont pas réussi. Elle ne nous renseignait pas sur les brise-glace. Cette cavité constitue un point de repère trajectoire d'une courbe d'après lequel nous pouvons déterminer que la pression marémotrice s'est exercée à un niveau supérieur. Nous n'avons pas recommandé de renforcer davantage le *Manhattan*, car il n'y avait pas de risque de naufrage ou de pollution ni aucun autre risque, les réservoirs externes étant simplement lestés de bois. Il importe peu qu'un navire à l'essai subisse des avaries.

M. Deakon: Qu'ont pensé vos gens de la protection des flancs du navire, de ses protecteurs en forme de V; autrement dit, des moyens de protection employés pour empêcher la glace de s'écrouler sur les flancs du navire. Ces précautions ont-elles beaucoup contribué à empêcher le navire de s'effondrer ou de se briser? Les flancs du navire étaient renforcés de plaque d'acier solide.

M. Johansson: Oui.

M. Deakon: En forme de V?

M. Johansson: Oui.

M. Deakon: Pour le protéger des glaces rejetées par l'étrave du brise-glace?

[*Texte*]

Mr. Johansson: That is right. The original hull was not strong enough for the voyage, so something had to be done. You could do it in two ways; either put the strength internally in the old structure or make it externally as a new structure, and it was considered much cheaper to do it outside because you could just build new sections and put them on.

Mr. Deakon: Instead of putting extra steel reinforcing inside.

Mr. Johansson: Yes, which is more difficult because you have to put small parts in a ship.

Mr. Deakon: Were any of your consultants present on the second voyage that the ship made?

Mr. Johansson: On the second voyage, nobody was present.

Mr. Deakon: What information, if any, of a significant nature did your staff ascertain from being on the *Manhattan* through its maiden voyage?

Mr. Johansson: Although we were not present on the second trip, we got all the information from that second trip. We do not think there is any great disadvantage to us in not having been with it. But from the two voyages, we got information about them on their icebreaking capability, which is very important when we make model tests to have a ship to calibrate with.

Mr. Deakon: A prototype of a vessel which you do tests on to ascertain whether it would meet certain conditions? Is that what you are telling me?

Mr. Johansson: Yes, we have the model scale of the *Manhattan* and run it in the model ice. The results should be the same as for the real *Manhattan* in the real ice.

Mr. Deakon: That is according to the tests on the instruments which were on the *Manhattan* and the results which you attained. Is that what you are saying?

Mr. Johansson: No, I am saying that the results we get on the model tank should correlate to the full-scale tests. Otherwise, the model tank is not correct. We calibrate the model tank with the full-scale tests, so that when we make a new form in the model tank, we can trust that we got the correct answer. Without any knowledge, if you just go and make a model tank, then you get some results but you do not know what they are. You must have a full-scale test also to fit the picture together.

Mr. Deakon: Do you find any difference between your model tests and the full-scale results from the voyage?

Mr. Johansson: The difference is within the scatter of the results, so they are essentially the same.

Mr. Deakon: You have an opportunity to verify these results by the second voyage.

[*Interprétation*]

M. Johansson: Exactement. La première quille n'était pas assez forte pour subir le voyage et il a fallu prendre des dispositions. Nous pouvions procéder de deux façons: soit renforcer le navire par l'intérieur et solidifier ses anciennes membrures ou lui bâtir une nouvelle carcasse à l'extérieur et il a été estimé que cela coûterait beaucoup moins cher de le renforcer à l'extérieur, car il était facile de renouveler la coque par plaques.

M. Deakon: Plutôt que de renforcer le navire à l'extérieur avec de l'acier.

M. Johansson: Oui, cela est plus difficile, car vous ne pouvez poser à l'intérieur d'un navire que des pièces de petites dimensions.

M. Deakon: Est-ce que vos consultants ont participé au second voyage du navire?

M. Johansson: Personne n'a fait le deuxième voyage.

M. Deakon: Quels sont les renseignements importants que vous avez rapportés, si tel est le cas, du premier voyage du *Manhattan*?

M. Johansson: Bien que nous n'ayons pas fait partie du deuxième voyage, nous en avons obtenu tous les renseignements. Nous n'avons pas eu l'impression d'avoir beaucoup perdu pour n'y avoir pas été. Mais, des deux voyages, nous avons tiré des renseignements sur la résistance aux glaces, informations fort importantes au cours des essais typiques du calibrage d'un navire.

M. Deakon: Un prototype de navire avec lequel vous faites des essais afin de savoir si vous pouvez le soumettre à certaines conditions? Est-ce cela que vous dites?

M. Johansson: Oui, nous avons le modèle du *Manhattan* à l'échelle et nous le mettons à l'essai dans des glaces typiques. Les résultats de ces essais en glaces fabriquées doivent correspondre exactement à l'épreuve du *Manhattan* lui-même dans les glaces naturelles.

M. Deakon: Conformément aux essais à l'aide des instruments installés à bord du *Manhattan* et d'après les résultats que vous avez obtenus. C'est bien ce que vous dites?

M. Johansson: Non, je dis que les résultats que nous obtenons dans le réservoir modèle doivent correspondre exactement aux effets à grande échelle. Autrement, le réservoir modèle fait défaut. Nous calibrons le réservoir modèle suivant les essais à grande échelle, de façon que lorsque nous construisons un nouveau modèle, nous sommes sûrs d'obtenir la bonne réponse. Sans les connaissances, on peut construire un réservoir modèle et obtenir des résultats, mais on ne connaît pas la nature de ces résultats. Il faut également un test à grande échelle pour reconstituer le tableau d'ensemble.

M. Deakon: Observez-vous quelques différences entre vos essais typiques et les résultats que vous obtenez à grande échelle au cours du voyage?

M. Johansson: La différence est dans la dispersion des résultats qui sont donc essentiellement les mêmes.

M. Deakon: Vous avez eu l'occasion de vérifier ces résultats par le deuxième voyage.

[*Text*]

Mr. Johansson: That is right.

Mr. Deakon: And they are invariably the same?

Mr. Johansson: Yes. Then you could ask what other things we got out of the *Manhattan* voyage. From the whole strength point of view, we know what parts were strong enough and we know what parts are not strong enough, which is very important.

Then the third thing we got is that we measured the ice on the propeller. Then we also got some information about the rudder design, which was quite extraordinary.

Mr. Deakon: In what way?

Mr. Johansson: Because she had twin rudders, which is not usual on an icebreaker.

• 1610

The Chairman: Mr. Rock.

Mr. Rock: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Johansson, did all the icebreakers that your shipyards built have the same type of bow, the type that crashes in and breaks ice up?

Mr. Johansson: Yes. They all break it downwards.

Mr. Rock: They all break it downwards?

Mr. Johansson: Yes.

Mr. Rock: I presume you have heard of Mr. Alexander who has a new concept, what they call the "Alexbow", the type that is shaped the opposite way like a snowplow?

Mr. Johansson: Yes.

Mr. Rock: Has your firm made any experiments with this type of bow?

Mr. Johansson: We have not made any experiments.

Mr. Rock: And you are not thinking of making any experiments with this new concept?

Mr. Johansson: If somebody is prepared to pay for the model experiments, we are prepared to do it, but not on our own. It does not interest us.

Mr. Rock: Do you believe, from what you know so far about the "Alexbow", that there is a possibility this type of bow would be successful in certain waters during the winter season?

Mr. Johansson: We think that the "Alexbow" might be successful in waters where you know that there is level ice, that there are no ridges. If you can afford the extra resistance it makes, you could get good results by getting a clear channel.

Mr. Rock: Do you believe that money should be spent in research on this new concept, the "Alexbow"?

Mr. Johansson: We are not going to spend any money.

Mr. Rock: No, I know that. I do not blame you. But do you believe that a government should give a grant in

[*Interpretation*]

M. Johansson: En effet.

M. Deakon: Ils sont invariablement les mêmes?

M. Johansson: Oui. Vous pourriez aussi nous demander ce que nous avons encore tiré du voyage du *Manhattan*. Du point de vue résistance, nous savons quelles en sont les parties assez fortes et nous en connaissons les points faibles, ce qui est très important.

En troisième lieu, nous avons pu mesurer la glace collant aux hélices. Nous avons aussi étudié le mécanisme du gouvernail qui est vraiment extraordinaire.

M. Deakon: De quelle façon?

M. Johansson: Parce que c'est un gouvernail à double safran, ce qui se présente rarement sur un brise-glace.

Le président: M. Rock.

M. Rock: Merci, monsieur le président.

M. Johansson est-ce que tous les brise-glace que vous construisez ont le même genre de proue, c'est-à-dire un avant qui écrase et brise la glace?

M. Johansson: Oui. Elles brisent toutes la glace du haut en bas.

M. Rock: Elles brisent la glace du haut en bas?

M. Johansson: Oui.

M. Rock: Je présume que vous avez entendu parler de M. Alexander qui a inventé une nouvelle proue appelée «Alexbow» et qui est faite différemment, c'est-à-dire comme un chasse-neige?

M. Johansson: Oui.

M. Rock: Est-ce que vous avez fait des expériences avec ce genre d'avant?

M. Johansson: Nous ne l'avons pas encore fait.

M. Rock: Vous proposez-vous de faire des essais en utilisant ce nouveau concept?

M. Johansson: Si quelqu'un veut payer les frais, nous sommes prêts à le faire, mais nous ne voulons pas y aller de nous-mêmes. Le projet ne nous intéresse pas.

M. Rock: Croyez-vous, d'après ce que vous savez déjà du «Alexbow», que ce genre d'avant pourrait être utile dans certaines eaux au cours de l'hiver?

M. Johansson: Nous croyons que le «Alexbow» pourrait être utile dans les eaux où la glace est de même épaisseur, là où il n'y a pas de crainte? Si vous pouvez absorber la résistance supplémentaire qu'elle crée, vous pouvez obtenir de bons résultats en libérant un chenail.

M. Rock: Croyez-vous que des fonds devraient être dépensés pour des travaux de recherches sur ce nouveau concept, le «Alexbow»?

M. Johansson: Nous ne voulons pas dépenser d'argent.

M. Rock: Je sais. Je ne vous blâme pas. Je veux savoir si vous croyez que le gouvernement devrait verser des

[*Texte*]

that direction so that they could experiment in the proper manner and proper way rather than a private individual trying to do things to find out whether this type of bow is feasible for icebreaking?

Mr. Johansson: I think that there has been a fair amount of experiment with this type of bow, and also full-scale experiments made by the U.S. Coast Guard.

Mr. Rock: The only information I have, Mr. Johansson, is that all they have done is create a sort of snowplow float that they attach to a tug. This is the only experiment they have had. They have never had a ship built with that type of bow for icebreaking purposes.

What I wanted to know is whether, in your opinion, you feel that a government should grant money to make proper experiments with this bow, by taking a ship and removing the bow and putting this type of "Alexbow" on it, in the proper manner, to see if this would work properly and be better than the crash-type of icebreaker?

Mr. Johansson: We think it is not a high priority thing. The Russians have made experiments with it, with a real ship, in 1955. They got negative results.

Mr. Rock: Do you mean with this type of an "Alexbow"?

Mr. Johansson: Yes. Naturally, it was not exactly the same as the Alexander "Alexbow", but it was an upward-breaking bow. I think it was on a 5,000-horsepower tug, built to the hull, welded to it. But it is not used in Russia.

Mr. Rock: Where were they using this? Up in the North Arctic or somewhere?

Mr. Johansson: No. It was in level ice but still they could not get good results.

Mr. Rock: Do your shipyards repair icebreakers?

Mr. Johansson: Yes.

Mr. Rock: Does an icebreaker need repairs after every season?

Mr. Johansson: Yes, both repairs and maintenance.

Mr. Rock: Does it need a lot of repairs to the bow itself?

Mr. Johansson: No. We have never repaired a bow on an icebreaker.

Mr. Rock: So what type of repairs are there? Is it just the ordinary refit that a ship usually has once a year?

Mr. Johansson: Usually, on the icebreakers we have built, it has been the outer bottom construction which has not been strong enough, so we have had to repair that.

Mr. Rock: One last question. When you were answering questions from Mr. Deakon about the Manhattan and

[*Interprétation*]

subventions à cet égard pour la recherche appropriée ou laisser à une personne le soin de déterminer si ce genre de proue serait utile pour les brise-glaces.

M. Johansson: Je pense qu'il y a eu plusieurs essais avec ce genre de proue; la garde côtière américaine a fait toutes les expériences nécessaires.

M. Rock: Selon les renseignements que j'ai obtenus, Monsieur Johansson, tout ce qu'on a fait a été de construire un genre de chasse-neige flottant que l'on a placé devant un remorqueur. C'est la seule expérience à laquelle on a procédé. On n'a jamais construit de brise-glace avec ce genre de proue.

Je voudrais connaître votre opinion, savoir si vous croyez que le gouvernement devrait octroyer des fonds afin que des essais soient effectués avec ce genre de proue, afin qu'on prenne un navire, qu'on enlève sa proue et qu'on installe ce «Alexbow». On pourrait ainsi voir si cette méthode est plus efficace que l'écrasement de la glace.

M. Johansson: Ce n'est pas une grande priorité en ce qui me concerne. Les Russes ont fait des expériences en l'utilisant sur un vrai navire en 1955. Les résultats ont été négatifs.

M. Rock: Vous voulez dire qu'on a utilisé ce «Alexbow»?

M. Johansson: Oui. Évidemment il ne s'agissait pas du «Alexbow» lui-même, c'était un avant qui brisait la glace du bas vers le haut. Je pense qu'on a utilisé un remorqueur de 5,000 horsepower avec une proue de ce genre soudée à l'avant. On ne s'en sert pas en Russie toutefois.

M. Rock: Où l'a-t-on utilisée? Dans l'Arctique?

M. Johansson: Non. On l'a utilisée dans la glace d'égale épaisseur, sans toutefois obtenir de résultats satisfaisants.

M. Rock: Est-ce que vos chantiers maritimes réparent les brise-glaces?

M. Johansson: Oui.

M. Rock: Est-ce qu'il faut réparer un brise-glace après chaque saison?

M. Johansson: Oui, des travaux de radeaux et d'entretien sont nécessaires.

M. Rock: Est-ce que la proue elle-même a besoin de radeaux?

M. Johansson: Non. Nous n'avons jamais fait de radeaux sur la proue d'un brise-glace.

M. Rock: Quels genres de travaux sont effectués? Il s'agit du radeau ordinaire d'un navire après un an?

M. Johansson: Sur les brise-glace que nous avons construits, c'est le front extérieur qui n'est pas assez solide et c'est ce que nous avons réparé.

M. Rock: Une dernière question. En répondant aux questions de M. Deakon au sujet du Manhattan, vous

[*Text*]

this hole that they found after, was it supposed to have hit something at the time of the experiments? On the first trip, they felt as if there was a jar or something on that ship and it touched ground somewhere. Do you think that hole was caused by that, or was it caused by ice pressures?

• 1615

Mr. Johansson: It could not have been the ground really because it was in the side.

Mr. Rock: Could it have hit the side of something that was in the water? There is no information on that.

Mr. Johansson: We have always thought it was an iceberg because there was information about hitting an iceberg, several times.

Mr. Rock: But I believe the Manhattan did or was supposed to have touched ground somewhere, did it not?

Mr. Johansson: We have no information on that.

Mr. Rock: I may be wrong, I thought I read that somewhere. Thank you very much.

The Chairman: Mr. Thomson.

Mr. Thomson: Mr. Chairman, I wonder about the economics of icebreaking, for example, apart from things such as national interest, and I refer to national defence in a nation. Thinking in a normal, commercial context, could you give us any idea of what you might consider an economical depth of ice that can be ploughed?

Mr. Johansson: Economical thickness?

Mr. Thomson: Yes. Obviously you can break ice but the point where you might break it in a practical sense and where you have nothing but trouble. From your experience, could you give any illustrations of what might be...

Mr. Johansson: The question is so far-reaching. If you have oil, for example, in the Arctic then economics is quite different if you just refill some stations up there. We know that the final outcome of the winter traffic in the Baltic will be that whole harbours will be built.

Mr. Thomson: Will be?

Mr. Johansson: Yes.

Mr. Thomson: And you consider this to be economical?

Mr. Johansson: Yes. Some people who manage oil well systems do not think it is economical. They think it is more economical to use railways. It is not settled yet, but I think personally, it will be the final outcome.

Mr. Thomson: We have a similar problem in our Arctic only maybe more severe conditions. I am thinking of, shall we say, air freight versus delivery of items by ship over each part of the season and when we would have to use icebreakers. In your case you say in the Baltic all

[*Interpretation*]

avez indiqué qu'on avait trouvé une voie d'eau plus tard. Aurait-il frappé un obstacle au moment des essais? Lors du premier voyage, on a senti une secousse comme si le navire avait touché le fond. Croyez-vous que cet incident aurait-pu causer la voie d'eau ou que c'est la pression de la glace qui l'a occasionné?

M. Johansson: Il n'a pas touché le fond puisque la voie d'eau était dans la paroie.

M. Rock: Est-ce qu'il a pu frapper un obstacle dans l'eau, de la paroie? Il n'y a pas de renseignements à ce sujet.

M. Johansson: Nous avons toujours pensé qu'il s'agissait d'un iceberg. Je pense qu'on a mentionné à plusieurs occasions qu'on avait frappé un iceberg.

M. Rock: Mais je croyais que le Manhattan avait touché le fond quelque part. N'est-ce pas exact?

M. Johansson: Nous n'avons pas de renseignements à ce sujet.

M. Rock: Il se peut que je me trompe, je croyais avoir lu cela quelque part. Merci.

Le président: Monsieur Thomson.

M. Thomson: Monsieur le président, je me pose des questions au sujet de ce qu'il en coûte pour les brise-glaces, sauf pour ce qui est de l'intérêt national, y comprend la défense nationale. Au sens des affaires, pourriez-vous nous dire ce qui est considérée comme une épaisseur de glace pouvant économiquement être brisée.

M. Johansson: Vous voulez parler de l'épaisseur de la glace du point de vue technique?

M. Thomson: Oui. Il est évident que vous pouvez briser la glace, mais quels sont les cas où ces pratiques et quels sont les cas où vous n'avez que des problèmes? Pourriez-vous nous donner des exemples.

M. Johansson: La question est assez complexe. Le cas du pétrole dans l'Arctique, par exemple, est différent de l'approvisionnement des stations qui s'y trouvent. Nous savons que la circulation d'hiver dans la mer Baltique aura comme résultat la construction d'installations portuaires complètes.

M. Thomson: C'est vrai?

M. Johansson: Oui.

M. Thomson: Et vous croyez que c'est inscrit du point de vue économique?

M. Johansson: Oui. Dans le domaine du pétrole, on ne croit pas que c'est économique. On préfère utiliser les chemins de fer. La question n'est pas encore réglée, mais je pense que ce sera la décision finale qui sera prise.

M. Thomson: Nous avons le même problème dans l'Arctique, mais les conditions sont encore plus difficiles. Je pensais, par exemple, au transport aérien comparativement à la livraison d'articles par mer. Pendant toute la saison et quand il faut utiliser le brise-glace. Dans la mer

[*Texte*]

year round, our Arctic maybe six months, something like this, eight months? Or, thinking of the Hudson Bay route which we make much of, or try to, in western Canada perhaps an all-year round approach?

Mr. Johansson: Yes. We are not so familiar with all the different parts of the Canadian Arctic. Remember it was for 120,000 to 140,000 hp icebreakers. It is really for the full year in the worst type of one-year ice.

Mr. Thomson: You are referring to the Baltic now?

Mr. Johansson: No, to the Arctic.

Mr. Thomson: For argument's sake, as you are going to do this all year round, what thickness of Baltic ice would you have to contend with?

Mr. Johansson: The usual thickness in the Baltic is two feet, and the worst is three feet.

Mr. Thomson: The worst is three feet. And you can plough three feet comfortably all year round.

Mr. Johansson: Because of the ridges which might be up to 40 feet deep, a 12,000 hp icebreaker sometimes has very great difficulty, but with the new type which is 22,000 hp we will manage quite readily in these conditions.

Mr. Thomson: On these types of icebreakers do you use helicopters to run a search out leads on these ridges?

Mr. Johansson: Yes.

• 1620

Mr. Thomson: So it is not like flying blind anymore?

Mr. Johansson: No. Everything is used, helicopters, satellites and so on.

Mr. Thomson: I have a question related to icebreakers. Has your firm built any merchant ships suitable for managing in arctic waters or ice; a peculiar type of ship, if you will, for managing in ice in arctic waters, off arctic islands, as compared to the normal merchant ship which will travel anywhere in the world.

Mr. Johansson: No, we have only built pure icebreakers. The only other ship is the *Finncarrier*, which is a sort of combined icebreaker and cargo ship.

Mr. Thomson: What was the name of the ship?

Mr. Johansson: *Finncarrier.*

Mr. Thomson: *Finncarrier?*

Mr. Johansson: Yes. It is a roll on, roll off ship, with 11,000 horsepower.

Mr. Thomson: It is a combination ship. It is the sort of thing that we might use say, in our Arctic to plough ice and deliver supplies to outlying stations at the same time?

Mr. Johansson: To a certain degree, yes.

[*Interprétation*]

Baltique, vous dites que c'est toute l'année; pour notre océan Arctique, ce serait six mois, huit mois? Pour la Baie d'Hudson dont on parlait tant dans l'ouest du Canada, toute l'année?

M. Johansson: Oui. Nous ne connaissons pas très bien les différentes parties de l'Arctique canadien. Rappellez-vous qu'il s'agissait de brise-glaces de 120 milles à 140 milles horse-power. J'ai maintenant pour toute l'année et dans le pire genre de glace.

M. Thomson: Vous parlez de la mer Baltique?

M. Johansson: Non, de l'Arctique.

M. Thomson: Comme la saison doit durer toute l'année, quelle épaisseur de glace devrez-vous briser dans la mer Baltique?

M. Johansson: L'épaisseur habituelle de la glace dans la mer Baltique est de deux pieds au plus trois pieds.

M. Thompson: Au plus trois pieds. Et vous pouvez briser assez facilement trois pieds de glace toute l'année.

M. Johansson: A cause des crêtes, il se peut que ce soit 40 pieds de profondeur, un brise-glace de 12,000 h/p a parfois beaucoup de mal, mais avec les nouveaux brise-glaces de 22,000 h/p, nous n'aurons aucun problème dans ces conditions.

M. Thomson: Est-ce que ces nouveaux brise-glaces ont des hélicoptères qui peuvent donner des renseignements sur ces crêtes.

M. Johansson: Oui.

M. Thomson: Il ne s'agit donc plus d'à peu près?

M. Johansson: Non. On utilise tous les moyens, les hélicoptères, les satellites etc.

M. Thomson: J'ai une question au sujet des brise-glaces. Est-ce que votre société a construit des cargos pouvant se déplacer dans les eaux de l'océan Arctique ou dans la glace, des cargos pouvant naviguer entre les Îles de l'Arctique et différents des cargos habituels?

M. Johansson: Non, nous n'avons construit que des brise-glaces. Le seul autre genre de navires que nous avons construit est le *Finncarrier* qui est à moitié brise-glace, à moitié cargo.

M. Thomson: Quel est le nom de ce navire?

M. Johansson: *Finncarrier.*

M. Thomson: *Finncarrier?*

M. Johansson: Oui. C'est un navire de 11,000 horse-power pouvant faire route en avant et en arrière alternativement.

M. Thomson: C'est un navire qui a deux utilités. Nous pourrions, par exemple, l'utiliser dans notre Arctique pour briser la glace et livrer les approvisionnements aux stations éloignées.

M. Johansson: Dans une certaine mesure, oui.

[*Text*]

Mr. Thomson: It is fast unloading?

Mr. Johansson: Very fast, yes. It is a 4,400 deadweight ship, roll on or off ship and it unloads and reloads I think in ten hours.

Mr. Thomson: Does it require a lot of water to get in close to shore, for example, or can it snuggle right up close to land or what is required, sir?

Mr. Johansson: The draught is 15 feet, so it cannot snuggle too close.

Mr. Thomson: In effect then it would not require a deep wharf or anything like that? We have this problem in the Arctic here with a lot of islands that need supplies but do not have any port facilities. You just have to unload where you can.

Mr. Johansson: Yes.

Mr. Thomson: We need the kind of ship that will do just that sort of thing.

Mr. Johansson: The bow angle is very small on this ship, and if you opened up a gate in the bow you could come very close to the islands. Now all the gates are in the back end of the ship. There are two gates in the back end of the ship and they are more vulnerable because the propellors are there.

Mr. Thomson: Well, I thank you, Mr. Johansson.

The Chairman: Mr. Borrie.

Yes, Mr. Marchand.

Mr. Marchand (Kamloops-Cariboo): Are we going to see the film? I notice it is all set up here and it looks like a fairly long one and I wonder if it might not be an idea to see the film and return to questioning later on. Would that be a worthwhile suggestion?

The Chairman: Well, the members who are on the list of questioners are Messrs. Borrie, Yewchuk, and Paproski. If these three gentlemen agree, fine. But if they do not agree, I think we should leave it up to the three gentlemen.

Mr. Borrie: Mr. Chairman, my questions are related to those that have already been asked today. I will not be learning anything new out of the film, I do not believe, so I would prefer to question. I will be very brief.

Mr. Johansson, you mentioned in your replies to the questions on the Alexbow, that your company was not interested in that design. Does this mean that your company has undertaken enough investigation into the principle of ploughing ice to prove to your company that it is not a feasible means of utilizing icebreakers in waters where you have saline impregnant ice?

Mr. Johansson: We have only made paper studies on the Alexbow and then we have learned from tests other people have made. We have never built an icebreaker, and we are not going to build an icebreaker, just to break solid level ice. The main thing we are thinking about is the ridges.

[*Interpretation*]

M. Thomson: Est-ce qu'il peut être déchargé rapidement?

M. Johansson: Très rapidement, oui. C'est un navire de 4,400 tonnes non chargé, il peut faire route en avant et en arrière alternativement et être déchargé et chargé en 10 heures, je pense.

M. Thomson: Est-ce qu'il faut que l'eau soit profonde pour qu'il s'approche de la terre ferme ou peut-il jeter l'ancre très près?

M. Johansson: Le tirant d'eau est de 15 pieds, il ne peut donc s'approcher trop près de la terre ferme.

M. Thomson: En fait, il n'a pas besoin d'un quai en eau profonde ou de quelque chose du genre. Nous avons ce problème dans l'Arctique où il faut livrer des approvisionnements dans un grand nombre d'îles qui n'ont pas d'installation portuaire. Il faut décharger là où c'est possible.

M. Johansson: Oui.

M. Thomson: Nous aurions besoin d'un navire de ce genre.

M. Johansson: L'angle de la proue est assez réduit sur ce navire et si vous ouvrez une porte dans la proue vous pouvez vous approcher très près des îles. Toutes les portes sont à l'arrière sur ce navire. Il y en a deux à l'arrière, mais elles sont plus vulnérables parce que les hélices s'y trouvent.

M. Thomson: Merci, monsieur Johansson.

Le président: Monsieur Borrie.

Oui, monsieur Marchand.

M. Marchand (Kamloops-Cariboo): Allons-nous voir le film? J'ai remarqué que tout est installé et le film a l'air très long. Je me demande si nous ne devrions pas voir le film avant de continuer à poser les questions.

Le président: J'ai sur ma liste les noms de M. Borrie, Yewchuk et Paproski. Si ces trois messieurs sont d'accord, je veux bien. C'est à eux de prendre la décision. Monsieur Borrie.

M. Borrie: Monsieur le président, mes questions portent sur des sujets qui ont déjà été abordés aujourd'hui. Je n'apprendrai rien en voyant le film, je préfère donc poser mes questions. Je serai très bref.

Monsieur Johansson, vous avez mentionné dans vos réponses au sujet du «Alexbow» que votre société n'était pas intéressée à ce projet. Votre société a donc étudié la question insuffisamment pour se prouver à elle-même que ce n'est pas un bon moyen de briser la glace en eau salé?

M. Johansson: Nous n'avons fait que des études théoriques au sujet du «Alexbow»; nous avons eu les résultats des essais que d'autres ont faits. Nous n'avons jamais construit de brise-glace, et nous ne construirons jamais de brise-glace, uniquement pour la glace d'égale épaisseur. Notre effort porte surtout sur les crêtes.

[*Texte*]

I know that the Russians have now decided to build a river icebreaker which is fitted with blades and conveyor belts and I think this is perhaps a safer way of breaking up a river when you want a clean channel. You have a source which makes proper ice pieces and then there are conveyer belts far out on the side of the ship. You are sure that there is no ice in the channel, but it does not necessarily put the ice in the right place. It is quite a difficult design.

• 1625

Mr. Borrie: Thank you, that answered the next question that I had about the fresh water. Also you mentioned in reply to Mr. St. Pierre the structure and the bow design being adequate now for the construction of the 120,000 horsepower icebreaker, that the design is adequate enough. Does this mean that the bow design used on the *Manhattan* would be the type for a 120,000 horsepower vessel?

Mr. Johansson: You mean the strength used on the *Manhattan?*

Mr. Borrie: Yes, and the design of the bow.

Mr. Johansson: These are two quite different questions which do not have anything in common, and the strength and the form does not have anything in common.

Mr. Borrie: No, I am putting two questions at one time really.

Mr. Johansson: Yes. The strength on the *Manhatten* is not necessarily the one which is going to be used on the 120,000 ton icebreaker.

Mr. Borrie: Now, the design of the bow.

Mr. Johansson: The design of the bow is most certainly not the same, if we would build the ship.

Mr. Borrie: Can you design a combination icebreaker and a cargo vessel that would probably be in the category of the 120,000 horsepower. This is something that Mr. Thomson touched on. You say that you have the small vessel, but could this be done with a 120,000 for it to be an economical operation.

Mr. Johansson: I do not know about the economics of the ship because all the studies with these big bows and cargo ships we have made are together with Esso International, with the tankers, and we are not allowed to give away anything of that information.

Mr. Borrie: Okay, fine, I will accept that part. Do you have a professional opinion, or does your company have an assessment, or as consultants, a professional opinion about the feasibility of maintaining a shipping lane through the Arctic 12 months of the year. I might even be just asking for your own professional opinion on this, if you wish.

Mr. Johansson: The official opinion of my company is that it is possible.

Mr. Borrie: That it is?

Mr. Johansson: Yes.

Mr. Borrie: Thank you very much, Mr. Chairman.

[*Interprétation*]

Je sais que les Russes ont décidé de construire un brise-glace de rivière muni de lames et de bandes transporteuses; je pense que c'est la meilleure façon de procéder si vous voulez dégager le chenal d'une rivière. La glace est brisée en morceaux et ramassée au moyen de bande transporteuse sur la paroi du navire. Le chenal est ainsi dégagé mais la glace n'est pas toujours à la bonne place.

M. Borrie: Merci, cela répond à la question que j'avais posée au sujet de l'eau douce. Vous avez indiqué en réponse à une question de M. St. Pierre qu'il y a maintenant une structure et une proue pour des brise-glace de 120,000 horsepower. Est-ce que cela signifie que la proue du *Manhattan* était semblable à celle du navire de 120,000 horsepower?

M. Johansson: Vous voulez parler de la résistance du *Manhatten?*

M. Borrie: Oui, et du genre d'avant.

M. Johansson: Ce sont deux questions différentes qui n'ont rien de commun, la résistance et la forme ne dépendent pas l'une de l'autre.

M. Borrie: En fait, je pose deux questions.

M. Johannson: Oui. La résistance du *Manhattan* n'est pas nécessairement celle des brise-glace de 120,000 tonnes.

M. Borrie: Pour ce qui est du genre d'avant.

M. Johansson: Nous n'utiliserions pas le même genre d'avant si nous construisons le navire.

M. Borrie: Pourriez-vous construire un brise-glace-cargo de 120,000 horsepower? M. Thomson a abordé ce sujet. Vous dites qu'il y a un petit navire, mais est-ce que ça serait réalisable du point de vue économique dans la catégorie des 120,000 horsepower?

M. Johansson: Je ne connais pas les chiffres précis puisque toutes nos études ont porté sur les pétroliers et ont été faites en collaboration avec Esso International; nous ne pouvons divulguer ces renseignements.

M. Borrie: Je comprends. Avez-vous une opinion ou est-ce que votre société a une opinion, comme conseillère sur la possibilité de maintenir un chenal dans l'Arctique douze mois par année? J'accepterais votre opinion personnelle, si vous voulez.

M. Johansson: Ma société a indiqué de façon officielle qu'elle croit que c'est possible.

M. Borrie: Que c'est possible?

M. Johansson: Oui.

M. Borrie: Merci, monsieur le président.

[*Text*]

Mr. Simpson: Mr. Chairman, I would like to put one brief question to Mr. Johansson. First of all, I would like to know whether I am correct in assuming that most of the Baltic ports are open 12 months of the year. Is that correct, Mr. Johansson?

Mr. Johansson: During a very mild winter as the last one, only one port was closed in Finland, but during a hard winter about 40 per cent of the ports are closed with the present icebreaker fleet.

Mr. Simpson: Then could you say whether there is fairly extensive use of systems to keep berthings open, or is there much use of that in the Baltic ports?

Mr. Johansson: There are some harbours in Finland which use it, but not all of them. I do not know exactly what the numbers are but it is not a universal measure in the Baltic.

• 1630

Mr. Simpson: Do you find there is any pattern to follow in regard to ports which are situated at the mouth of a river or ports which are just normal seaports; the difference between ports being confronted with river ice to contend with as opposed to normal seaports where you just have the port ice itself to contend with? Do you have a comment to make on that?

Mr. Johansson: The situation in the Baltic is that Gulf of Finland and the Gulf of Bothnia the Salinity of the ice is only about .02 per cent. It is almost freshwater ice so the rivers do not mean very much and I have not heard anything about any difference in river ice in the harbours.

Mr. Simpson: The two ports you are mentioning both have rivers flowing into them. They are both at the mouth of a river, are they?

Mr. Johansson: I was generally speaking about all of them. There are some ports in Finland where rivers are flowing through. There are other ports where there are no rivers flowing through.

Mr. Simpson: I see.

Mr. Johansson: So far as I know there is no difference.

Mr. Simpson: No difference in keeping one open as opposed to the other.

Mr. Johansson: No, the problem in these areas has been that the cities are no longer allowed to dump their sewage into the port which kept them free earlier. Because the hot sewage came into the port, there was no ice. Now the ports are jammed with ice.

Mr. Simpson: Very good. Thank you.

The Chairman: Gentlemen, I will be hearing from Mr. Yewchuk and Mr. Paproski afterwards. If you people from the Film Board wish to go ahead. I understand there is no sound on this film.

[*Interpretation*]

M. Simpson: Monsieur le président, j'aimerais poser une question à M. Johansson. Est-il vrai que les ports de la mer baltique sont ouverts douze mois par année?

M. Johansson: L'hiver dernier n'a pas été très rigoureux et un seul port a été fermé en Finlande; lorsque l'hiver est très rigoureux 40 p. 100 des ports sont fermés avec la flotte actuelle de brise-glace.

M. Simpson: Quel usage fait-on des systèmes destinés à garder des emplacements ouverts, ou procède-t-on de cette façon dans les ports de la baltique?

M. Johansson: Certains ports en Finlande les utilisent mais pas tous. Je ne sais pas quel est leur nombre exact, mais lese méthodes ne sont pas les mêmes partout.

M. Simpson: Trouvez-vous qu'il y a un itinéraire à suivre en ce qui concerne les ports qui sont situés à l'embouchure d'un fleuve ou en ce qui concerne les ports qui ne sont que des ports de mer ordinaires; la différence entre des ports situés sur des fleuves gelés en comparaison avec les ports de mer ordinaires où vous n'avez qu'à affronter la glace du port même? Avez-vous un commentaire à faire à ce sujet?

M. Johansson: La situation dans la Baltique est celle du golfe de Finlande et du golfe de Bothnie, où la salinité de la glace n'est que d'environ .02 p. 100. Il s'agit presque de glace d'eau douce de telle sorte que les fleuves n'ont pas beaucoup d'importance et je n'ai rien entendu dire en ce qui concerne la différence qu'il peut y avoir avec la glace d'un fleuve dans les ports.

M. Simpson: Les deux ports que vous mentionnez ont tous deux des fleuves qui écoulent. Ils sont tous deux à l'embouchure d'un fleuve, n'est-ce pas?

M. Johansson: Je parlais de tous les ports en général. Il y a des ports en Finlande dans lesquels des fleuves coulent. Il y a d'autres ports à travers lesquels aucun fleuve ne coule.

M. Simpson: Je vois.

M. Johansson: A ma connaissance, il n'y a pas de différence.

M. Simpson: Il n'y a pas de différence quand il s'agit de garder l'un ou l'autre ouvert.

M. Johansson: Non, le problème dans ces régions provenait du fait que les villes ne peuvent plus déverser leurs égouts dans le port, ce qui les maintenait libres auparavant. Cela était dû au fait que les eaux chaudes d'égouts pénétraient dans le port, et il n'y avait alors pas de glace. Maintenant, les ports sont bloqués par la glace.

M. Simpson: Très bien. Merci.

Le président: Messieurs, je donnerai plus tard la parole à M. Yewchuk et à M. Paproski. Si ces personnes de l'Office national du film veulent bien commencer. Je crois que ce film est muet.

[*Texte*]

• 1715

(Film "Icebreaker Research and Development")

The Chairman: I see that both our questioners have left. I have a few additional questions. Mr. St. Pierre, do you have any questions?

Mr. St. Pierre: Yes, I have a supplementary.

The Chairman: Do you want to proceed with yours?

Mr. St. Pierre: I do not know if you can inform us about this or not, Mr. Johansson. Your government charges for icebreaker service in the Baltic Sea; it is not a free service by the government to shippers.

Mr. Johansson: The system is such that every ship coming into a Finnish harbour in the winter pays an ice fee which is a certain fee for net registered ton, regardless of whether he has icebreaker assistance or not and there is no extra fee for normal icebreaker assistance. The only difference is if the ship is taken into tow, then there is a towing fee.

Mr. St. Pierre: Do you know how much of the costs of operation of your icebreaker fleet are offset by these fees?

Mr. Johansson: I know the figure for the winter of 1965-66. The ice fees paid 16.8 per cent of the running costs.

Mr. St. Pierre: That is all, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Johansson, you mentioned that most of the Russian icebreakers to date have been designed for a six-month summer season and you mentioned the area between Murmansk and Vladivostok. As a matter of information is there a regular route the Russians use between Murmansk and Vladivostok around Northern Siberia and down through the Bering Strait?

Mr. Johansson: It is a regular route.

The Chairman: There is a regular summer route from Murmansk to Vladivostok.

Mr. Johansson: Yes, and also to all the harbours in between; there are quite big towns in Northern Siberia.

The Chairman: Their northern coast is much more open than our Arctic island area and certainly much more open than the area from our Arctic Islands west toward Alaska.

Mr. Johansson: It is, yes.

The Chairman: You mentioned in your testimony that you were able to correlate the model tests you have made with the actual tests on the *Manhattan.* Is it your feeling that as a result of the *Manhattan* tests you will be able to be that much more accurate in the future in your model testing? Has there been a real step forward made in your model testing because of the *Manhattan* test and your ability to make correlations?

[*Interprétation*]

(Projection du film *"Icebreaker Research and Development"*)

Le président: Je vois que les deux personnes qui nous posaient des questions sont parties. J'ai encore quelques questions à poser. M. St. Pierre, en avez-vous à poser?

M. St. Pierre: Oui. J'en ai une complémentaire.

Le président: Voulez-vous la poser dès maintenant?

M. St. Pierre: Je ne sais M. Johansson si vous pouvez nous renseigner à ce sujet. Votre gouvernement se fait payer pour les services d'un brise-glace dans la mer Baltique, il ne s'agit pas là d'un service fourni gratuitement par le gouvernement.

M. Johansson: C'est-à-dire que chaque navire qui mouille dans un port chinois en hiver paie un tarif dit «tarif de glace» qui est un certain montant par tonne nette enregistrée, qu'importe que le brise-glace lui ait prêté assistance ou non et il n'y a pas de tarif supplémentaire imposé pour un service de brise-glace normal. Ce tarif n'est imposé que si l'endroit remorqué le navire.

M. Saint Pierre: Savez-vous jusqu'à quel point les frais de votre flotte de brise-glaces sont amortis par ces revenus?

M. Johansson: Je sais que au cours de l'hiver de 1965-66, la recette provenant des tarifs de glace a amorti 16.8 p. 100 des frais.

M. Saint Pierre: C'est tout, monsieur le président.

Le président: Monsieur Johansson, vous avez signalé que jusqu'ici la plupart des brise-glaces russes ont été conçus pour servir durant les six mois d'été et vous avez mentionné la région entre Murmansk et Vladivostok. A titre de renseignements les Russes utilisent-ils un itinéraire régulier entre Murmansk et Vladivostok, contournant la Sibérie septentrionale pour descendre ensuite par le détroit de Béring?

M. Johansson: C'est une route régulière.

Le président: Il y a une route régulière d'été de Murmansk à Vladivostok.

M. Johansson: Oui, et également vers tous les ports situés entre ces points; il y a des villes assez importantes dans le nord de la Sibérie.

Le président: Leur côte septentrionale est bien plus ouverte que notre région des îles Arctiques et à coup sûr bien plus ouverte que ladite région située à l'ouest vers l'Alaska.

M. Johansson: Elle l'est, oui.

Le président: Vous avez mentionné dans votre déposition que vous aviez pu établir un parallèle entre les épreuves modèles que vous aviez faites et les épreuves effectives sur le *Manhattan.* Estimez-vous qu'à la suite des épreuves du *Manhattan,* vos épreuves modèles pourront être beaucoup plus précises à l'avenir? Avez-vous réellement progressé dans vos épreuves modèles à cause des épreuves du *Manhattan* et des rapports qu'elles vous ont permis d'établir?

[*Text*]

Mr. Johansson: Certainly for the polar area, yes.

The Chairman: Could you give us an idea of the costs of your Finncarrier or what would be the approximate sale price of a Finncarrier?

Mr. Johansson: The cost would be around $10 million.

The Chairman: Around $10 million. Mr. St. Pierre has asked if there is a percentage scale that we could use? For example, for a normal carrier of 10,000 tons ice strengthened in the way the *Finncarrier* would be, could you indicate whether there is a percentage that you could simply apply on this as an additional cost of ice strengthening?

Mr. Johansson: They have calculated on the *Finncarrier* the additional cost is in the order of 5 per cent.

The Chairman: Five per cent?

Mr. Johansson: Five per cent. This is a 1A supership. It is the highest ice class. It corresponds to Lloyd's 1*, one with the star after. The reason why it is so low is that the ship is very special. It is a special ship so it is quite expensive from the start. On a normal ship you could perhaps calculate it something close to 10 per cent.

The Chairman: For an additional 10 per cent you could have a cargo ship that was capable of withstanding ice or manœuvering itself in ice up to what depth of ice?

Mr. Johansson: The *Finncarrier* is designed for the traffic in the Gulf of Finland and she can manage all the ice conditions in the Gulf of Finland. If we should design a corresponding ship for the Gulf of Bothnia, which is about 50 per cent more difficult than the Gulf of Finland, then we naturally have to increase the power of the ship which is considered an increase in the ship price.

The Chairman: You mentioned earlier I think that in the Gulf of Finland the maximum ice depth was approximately three feet; in the Gulf of Bothnia what would it be?

Mr. Johansson: It is approximately two feet in the Gulf of Finland, and three feet in the Gulf of Bothnia.

The Chairman: I see. Are you knowledgeable enough about our St. Lawrence River system and our Great Lakes system to make any comparisons between, for example, the St. Lawrence River and the Gulf of St. Lawrence and the Gulf of Finland or the Gulf of Bothnia in the winter months?

Mr. Johansson: Not of the St. Lawrence Seaway, no. The Great Lakes I know something about.

The Chairman: Would you care to speculate whether or not in your opinion it would be feasible with heavier icebreaking equipment for us to use the Great Lakes system throughout the winter months?

Mr. Johansson: We think it is very feasible, yes.

[*Interpretation*]

M. Johansson: Pour la région polaire, assurément.

Le président: Pourriez-vous nous dire combien coûte environ votre *Finncarrier* ou combien coûte environ un *Finncarrier*?

M. Johansson: Le coût se monte à environ 10 millions de dollars.

Le président: Environ 10 millions de dollars. M. St-Pierre a demandé s'il y a un pourcentage dont nous pourrions nous servir? Par exemple, pour un navire normal de 10,000 tonnes à coque renforcée tel que le sera le *Finncarrier*, pourriez-vous nous dire s'il y a un pourcentage que l'on peut simplement appliquer à ce coût, représentant le coût supplémentaire du renforcement de la coque?

M. Johansson: Il a été calculé pour le *Finncarrier* que le supplément est de l'ordre de 5 p. 100.

Le président: 5 p. 100?

M. Johansson: 5 p. 100. Il s'agit d'un navire de la classe 1A; c'est le degré le plus fort. Il correspond au 1* de la Lloyd. Il est si faible car le navire est très particulier. Il s'agit d'un navire particulier qui est donc relativement cher au départ. Pour un navire normal, vous pourriez peut-être évaluer ceci à environ 10 p. 100.

Le président: Avec un supplément de 10 p. 100, il serait possible qu'un navire cargot résiste à la glace, jusqu'à quelle profondeur?

M. Johansson: Le *Finncarrier* est prévu pour la navigation dans le Golfe de Finlande, quelles que soient les conditions de glace qui s'y trouvent. Si nous devions construire un navire pour le Golfe de Botnie qui est environ de 50 p. 100 plus difficile que le Golfe de Finlande, alors bien entendu il faudrait que nous augmentions la puissance du navire, ce qui augmenterait le prix de ce navire.

Le président: Je crois que vous avez dit tout à l'heure que dans le Golfe de Finlande l'épaisseur maximum de glace était approximativement de 3 pieds; quelle serait environ cette épaisseur dans le Golfe de Botnie?

M. Johansson: Elle est environ de 2 pieds dans le Golfe de Finlande, et de 3 pieds dans le Golfe de Botnie.

Le président: Je comprends. Êtes-vous suffisamment au courant des conditions du St-Laurent et des Grands Lacs pour faire des comparaisons entre, par exemple, le St-Laurent et le Golfe de Finlande ou le Golfe de Botnie en hiver?

M. Johansson: Non, je ne connais pas bien les conditions de la voie maritime du St-Laurent. Je m'y connais un peu sur les Grands Lacs.

Le président: A votre avis, nous serait-il possible d'utiliser le réseau des Grands Lacs en hiver avec un équipement en brise-glace plus lourd?

M. Johansson: Oui, nous pensons que c'est tout à fait faisable.

[*Texte*]

The Chairman: You think it is feasible if cargo ships were designed to withstand two or three feet of ice?

Mr. Johansson: With that ice, it is.

The Chairman: I just want to recapitulate. Do you have a design on your drawing boards for this icebreaker that is designed for the polar pack ranging between 120,000 and 140,000 horsepower? Do you have this type of an icebreaker on your drawing boards now?

Mr. Johansson: That is correct.

The Chairman: It is drawn, the plans are ready, it is just simply waiting to be built, is that correct? Or, is it that far advanced?

Mr. Johansson: All plans are not ready, no. The preliminary plans and the preliminary design is ready but not the final plans.

The Chairman: That is for 120,000 horsepower or 140,000 horsepower?

Mr. Johansson: The plan we have ready is for 140,000 horsepower.

The Chairman: It is for 140,000 horsepower.

Mr. Johansson: Yes.

The Chairman: We had questions earlier about the snow plough type design, what we call the "Alexbow" design, are there any other designs on the drawing board that are completely new that have not been made really public that you are prepared to talk to us about? Or are there any other designs?

Mr. Johansson: The only one I know about is the saw type which I spoke about earlier.

The Chairman: The saw type?

Mr. Johansson: The saw type for the rivers, you saw the ice and then you have conveyor belts bringing it up on the side of the ship.

The Chairman: What depth of ice has this been designed for?

Mr. Johansson: I am not sure about this but I think it is designed for between two and three feet of solid ice.

• 1725

The Chairman: And how effective has the test been for this?

Mr. Johansson: The Russians have made model tests, and they think it will be very efficient.

The Chairman: They think it will be efficient?

Mr. Johansson: Yes, they are now going to build a ship of this type.

The Chairman: They are, or you are for them?

Mr. Johansson: The Russians are themselves.

[*Interprétation*]

Le président: Vous pensez que c'est faisable dans la mesure où les cargos seraient prévus pour résister à deux ou trois pieds de glace?

M. Johansson: Avec une telle épaisseur, c'est faisable.

Le président: Je voudrais simplement récapituler. Disposez-vous d'un projet de brise-glace conçu pour le pôle d'une puissance comprise entre 120,000 et 140,000 chevaux? Disposez-vous à l'heure actuelle de plans pour un tel brise-glace?

M. Johansson: Oui.

Le président: Il est dessiné, les plans sont prêts, il attend simplement d'être construit, est-ce exact?

M. Johansson: Non, tous les plans ne sont pas achevés. Les plans préliminaires et la conception préliminaire sont prêts, mais pas les plans définitifs.

Le président: Est-ce pour une puissance de 120,000 ou 140,000 chevaux?

M. Johansson: Le plan qui est prêt est conçu pour 140,000 chevaux.

Le président: Pour 140,000 chevaux.

M. Johansson: Oui.

Le président: Il y avait tout à l'heure des questions sur la conception du type de charrue à neige, que nous appelons la conception «Alexbow», est-ce qu'il y a présentement en projet d'autres conceptions totalement nouvelle qui n'ont pas été encore révélées et dont vous seriez prêts de nous parler? Y a-t-il d'autres conceptions?

M. Johansson: La seule que je connaisse est le type en scie dont j'ai parlé tout à l'heure.

Le président: Le type en scie?

M. Johansson: Le type en scie pour les rivières la glace est sciée et des bandes transporteuses la charrient sur le côté du navire.

Le président: Pour quelle épaisseur de glace ce modèle a-t-il été prévu?

M. Johansson: Je n'en suis pas tout à fait sûr, mais je pense qu'il a été conçu pour une épaisseur de glace solide comprise entre deux et trois pieds.

Le président: Et quels ont été les résultats de ce test?

M. Johansson: Les Russes ont fait des tests d'expérimentation et ils pensent que cela marchera très bien.

le président: Ils pensent que cela marchera?

M. Johansson: Oui, ils font maintenant construire un bateau de ce type.

Le président: Ils vont le faire ou vous le faites pour eux?

M. Johansson: Les Russes le font eux-mêmes.

[*Text*]

The Chairman: I see.

Mr. Borrie: Mr. Chairman, if anyone can refresh my memory, what was the horsepower on the *Manhattan*? Was it 60?

Mr. Johansson: It was 43.

Mr. Borrie: Thank you very much.

The Chairman: Mr. Rock.

Mr. Rock: Mr. Johansson, is most of the formation of ice due to fresh water, that means either from rain, snow, or the fresh water rivers that are empting into the Arctic?

The Chairman: Into the Gulf of Finland, then.

Mr. Rock: Well, I understand that Mr. Johansson has a lot of experience with the Arctic itself. He is very knowledgeable about the Russian ships passing through from Murmansk to Vladivostok and he must have some experience with this. I am asking this question because there was an article in the newspaper that the Russians may divert about three of their main rivers from the north going down to the south, and their scientists have claimed, according to the newspapers, that this may warm up the Arctic because these millions of gallons of fresh water will not empty into and form ice in the Arctic. This is the reason why I am asking this question. I do not know if you are qualified to answer or give an opinion on that, but is there any possibility that in diverting fresh water streams from the Arctic, will this warm up the Arctic and in that case lessen ice problems in the Arctic?

Mr. Johansson: I do not know very much about the formation of fresh water ice in the Arctic. The only thing I know about is the formation of salt water ice in the Arctic.

Mr. Rock: You mean the ice in the Arctic is usually salt water ice?

Mr. Johansson: As far as we know, yes.

Mr. Rock: I had always understood that it was actually formed from fresh water.

Mr. Johansson: When the ice forms, the salt drains out of the ice. When it first forms it is quite salty, but then as it goes on month by month all the salt drains out so it is almost fresh, and then it is also stronger. If it is strong enough to survive the summer and it is still there in the next winter, then it is completely fresh water ice.

Mr. Rock: Yes. I guess I had the wrong impression. When you throw salt on solid ice on the streets it melts away. This is why I have always understood that all the ice in the Arctic was formed by fresh water, by rainfall or by streams or by snowfall. This is why I was asking that question.

Mr. Johansson: All we know about it is that it is salt water ice, but probably the areas closer are fresh water ice, which is stronger and freezes earlier.

[*Interpretation*]

Le président: Je vois.

M. Borrie: Monsieur le président, si quelqu'un peut rafraîchir ma mémoire quelle était la puissance en chevaux-vapeur du *Manhattan*? Etait-ce 60?

M. Johansson: C'était 43.

M. Borrie: Merci beaucoup.

Le président: Monsieur Rock.

M. Rock: Monsieur Johansson, si la plus grande partie de la formation des glaces provient de l'eau douce, cela signifie qu'elle provient soit de la pluie de la neige ou des rivières d'eau douce qui se déversent dans l'Arctique?

Le président: Dans le golfe de Finlande alors.

M. Rock: Je vois que M. Johansson a beaucoup d'expérience au sujet de l'Arctique lui-même. Il est bien informé relativement aux navires russes qui se rendent de Murmansk à Vladivostok et il doit connaître ce sujet. Je pose cette question parce que il y avait un article dans le journal qui disait que les Russes pourraient détourner le cours de trois de leurs principaux fleuves du Nord dans la direction du sud, et leurs scientistes ont prévu selon les journaux que cela pourrait réchauffer l'Arctique car des millions de gallons d'eau douce ne pourraient aller se déverser dans l'Arctique et y former des glaces. C'est pour cette raison que je pose cette question. Je ne sais si vous êtes en mesure de me répondre ou de me donner une opinion là-dessus, mais je voudrais savoir s'il existe une possibilité que le fait de détourner les cours d'eau de l'Arctique pourrait réchauffer celui-ci. Dans ce cas, cela réduirait-il les problèmes dus aux glaces dans l'Arctique.

M. Johansson: Je ne connais pas grand chose au sujet de la formation des glaces par l'eau douce dans l'Arctique. La seule chose que je sais se rapporte à la formation des glacés par l'eau salée dans l'Arctique.

M. Rock: Vous voulez dire que la glace dans l'Arctique c'est habituellement de la glace d'eau salée.

M. Johansson: En autant que je sache, oui.

M. Rock: J'avais toujours pensé que cette glace provenait en fait de l'eau douce.

M. Johanssson: Lorsque la glace se forme, le sel se dégage de la glace. Lorsque la glace prend, elle contient pas mal de sel, mais au fur et à mesure que les mois passent tout le sel est drainé et la glace n'en contient presque plus, ce qui la rend aussi plus solide. Si elle est assez solide pour défier l'été et si elle est encore là l'hiver d'après alors, elle est complètement libre de sel.

M. Rock: Oui. Je pense que j'étais dans l'erreur. Lorsque vous jetez du sel dans les rues cela la fait fondre. C'est pourquoi j'ai toujours pensé que toute la glace dans l'Arctique est formée par de l'eau douce, par la pluie, par les cours d'eau ou par des chutes de neige. C'est pourquoi j'ai posé cette question.

M. Johansson: Tout ce que nous savons c'est qu'il s'agit de glace d'eau salée, mais probablement dans les zones plus proches c'est de la glace d'eau douce qui est plus solide et qui se solidifie plutôt.

[*Texte*]

Mr. Rock: Thank you.

The Chairman: If there are no further questions, I would like to thank Mr. Johansson and the Wartsila Shipping Company for the testimony you have given us today and for having come so far to talk to us. It has been a very useful session. I also would like to thank on behalf of the Committee His Excellency Ambassador Sumelius, who has been responsible for making many of the arrangements and who has been very, very helpful to the Committee in arranging for Mr. Johansson to come here for us.

Thank you very much.

[*Interprétation*]

M. Rock: Merci.

Le président: S'il n''y a pas d'autres questions, j'aimerais remercier monsieur Johansson, ainsi que la société de navigation Wartsila de leurs témoignages et aussi d'être venus si loin pour nous informer. Cette séance a été très fructueuse. J'aimerais aussi remercier au nom du Comité son excellence Monsieur l'Ambassadeur Sumelius qui s'est chargé de prendre les dispositions nécessaires et qui a rendu un immense service au comité en demandant à M. Johansson de venir ici nous apporter son témoignage.

Merci infiniment.

APPENDIX "A"

FROM THE RUSSIAN PUBLICATION by SMIRNOV
"ICEBREAKER OPERATION IN FOREIGN COUNTRIES" LENINGRAD, 1970

TABLE 8 38*

CHANGES IN THE THICKNESS OF ICE (CM) IN THE CANADIAN-ALASKAN ARCTIC
(according to Whitman)

Date	Western part of Canadian-Alaskan Arctic				Eastern part of Canadian-Alaskan Arctic					
	Alaskan Coast		More offshore		Canadian Arctic Archipel		Offshore Canadian Archipel		To north of Elsmere Is.	
	From	To	From	To	From	To	From	To	From	To
1 I	125	138	138	170	170	205	205	250	250	305
15 I	135	150	150	170	170	213	213	200	260	310
1 II	150	163	163	186	185	220	220	255	255	315
15 II	165	175	175	195	195	230	230	275	275	325
15 III	185	200	200	214	214	245	245	287	287	335
1 IV	195	210	210	223	223	252	252	291	191	340
15 IV	201	215	215	230	230	260	260	300	300	346
1 V	210	220	220	237	237	265	265	303	303	348
15 V	213	225	225	240	240	269	269	307	307	350
1 VI	217	225	225	242	242	270	270	310	310	350
15 VI	218	225	225	242	242	270	270	310	310	350
22 VI	218	225	225	242	242	270	270	310	310	350
1 VII	195	212	212	130	230	262	262	300	300	346
15 VII	155	180	180	200	200	238	238	280	280	331
1 VIII	100	137	137	168	168	215	215	255	255	312
15 VIII	—	—	87	125	125	182	182	230	230	288
25 VIII	—	—	45	88	88	150	150	210	210	265
1 IX	3	47	47	89	89	150	150	210	210	267
15 IX	15	54	54	95	95	152	152	212	212	273
1 X	25	67	67	100	100	154	154	215	215	275
15 X	45	75	75	110	110	163	163	220	220	276
1 XI	63	88	88	120	120	173	173	225	225	280
15 XI	77	100	100	128	128	175	175	232	232	285
1 XII	95	110	110	140	140	188	188	238	238	290
15 XII	110	123	123	150	150	198	198	245	245	297

*Translator's note: Number in the margin refers to the page number of the original text.

APPENDICE «A»

TIRÉ DE L'OUVRAGE RUSSE de SMIRNOV
«ICEBREAKER OPERATION IN FOREIGN COUNTRIES» LENINGRAD, 1970

TABLEAU 8 38*

MODIFICATIONS DE L'ÉPAISSEUR DE LA GLACE (EN CM) DANS L'ARCTIQUE CANADO-ALASKIEN
(selon Whitman)

Date	Région ouest de l'Arctique Canado-Alaskien				Région est de l'Arctique Canado-Alaskien					
	Côte de l'Alaska		Plus au large		Archipel arctique canadien		Au large de l'archipel canadien		Au nord de l'île d'Elsmere	
	du	au	du	au	du	au	du	au	du	au
1 I	125	138	138	170	170	205	205	250	250	305
15 I	135	150	150	170	170	213	213	200	260	310
1 II	150	163	163	186	185	220	220	255	255	315
15 II	165	175	175	195	195	230	230	275	275	325
15 III	185	200	200	214	214	245	245	287	287	335
1 IV	195	210	210	223	223	252	252	291	191	340
15 IV	201	215	215	230	230	260	260	300	300	346
1 V	210	220	220	237	237	265	265	303	303	348
15 V	213	225	225	240	240	269	269	307	307	350
1 VI	217	225	225	242	242	270	270	310	310	350
15 VI	218	225	225	242	242	270	270	310	310	350
22 VI	218	225	225	242	242	270	270	310	310	350
1 VII	195	212	212	130	230	262	262	300	300	346
15 VII	155	180	180	200	200	238	238	280	280	331
1 VIII	100	137	137	168	168	215	215	255	255	312
15 VIII	—	—	87	125	125	182	182	230	230	288
25 VIII	—	—	45	88	88	150	150	210	210	265
1 IX	3	47	47	89	89	150	150	210	210	267
15 IX	15	54	54	95	95	152	152	212	212	273
1 X	25	67	67	100	100	154	154	215	215	275
15 X	45	75	75	110	110	163	163	220	220	276
1 XI	63	88	88	120	120	173	173	225	225	280
15 XI	77	100	100	128	128	175	175	232	232	285
1 XII	95	110	110	140	140	188	188	238	238	290
15 XII	110	123	123	150	150	198	198	245	245	297

*Note du traducteur: Les chiffres dans la marque se rapportent à la pagination du texte original.

Arctic basin

Ice conditions are considered in connection with the operation of submarines.

According to drift station data (Dunbar and Whitman [132]), the general direction of ice drift in the Arctic basin coincides with the direction of the isobars of the mean annual surface atmospheric pressure, constructed on 15-day charts of the United States Weather Bureau for the period from 1950 to 1961 (according to the same data [132]). The pattern of ice drift is determined, basically, by a combination of the wind drift component and the component of constant current.* The relationship between them is quite complex, and current empirical theories are not completely satisfactory.[39]

In certain regions, particularly over short time spans, the wind constitutes the main factor.

The resulting velocity of ice drift in the Arctic basin is found to be within the range of 0.2—0.6 miles per day, or 1.4—4 miles per day, if circles and zig-zags are taken into account. For short intervals of time the velocity can be quite high. The resultant velocity increases somewhat on approach to the Greenland Sea, though this tendency is very weakly expressed. The average velocity (taking into account circles and zig-zags) in the direction of the Greenland Sea decreases as a result of the decrease of the coefficient of meandering (the relationship of the actual distance drifted by the ice to the resultant). In certain cases, in winter, higher velocities were recorded than in summer.

A noticeable decrease in velocity of drift can be traced between the Pole and the Canadian Arctic archipelago in September. A certain increase in velocity is observed in the southern and western parts of the anticyclonic circuit of the ice, which is characteristic for this sector.

Tital phonomena are especially noticeable in the region of the continental slope and over the main ridges, where there are large areas of clear water, oriented along the front of the tidal wave. Where the drift of the ice is to the north, a certain "separation" of the ice is observed. Thus for example, during the drift of the stations S-10, S-11, "ARLIS 2" and T-3 during the period 30 May to 29 September, 1962, the area of the square enclosed between these stations increased by 17.7 per cent, from 60,715 to 71,163 square miles, and this was accompanied by a considerable change in the shape of the figure. Subsequent 15-day changes in the area fluctuated from 1 per cent to 20 per cent. During the period from 30 May to 31 July, 1962, the area increased and the perennial ice divided. Ungman's measurements by echo-sounder, made from the atomic submarine "Sea Dragon", indicated, that the expanse between drift stations T-3 and "ARLIS 2", at the end of July, was 68 per cent ice-covered, but on 12 September, 1962, the icebreaker "Burton Island" proceeded, without great difficulty, to station T-3, in position 79.2°N and 164.4°W. For the last 120 miles, the icebreaker advanced at a speed of 10 knots. Observations of the

*Constant current—this is the surface gradient current, and its role in the transfer of ice is maximal in proximity to the Greenland Sea (up to 80% of the total drift). In other regions its decreases (30% according to Felzenbaum and 20% according to Gordienko and Laktionov).

Le Bassin Arctique

L'état des glaces est étudié en rapport avec l'activité des sous-marins.

Selon les données de dérive (Dunbar and Whitman, 132), la direction d'ensemble des glaces en dérive dans le bassin arctique coïncide avec celle des isobars relatifs à la moyenne annuelle de la pression atmosphérique de surface obtenue des tableaux bimensuels établis par le *United States Weather Bureau* pour la période entre 1950 et 1961 (selon les mêmes sources de données, [132]). Le profil de dérive des glaces est obtenu, principalement, par la combinaison de la composante de la dérive du vent et de celle du courant constant*. La relation de ces deux composantes est assez complexe et les théories empiriques sur le courant ne sont pas tout à fait satisfaisantes.[39]

Dans certaines régions, s'il s'agit surtout de courtes périodes, le vent constitue le facteur principal.

La vitesse de dérive des glaces qui en résulte dans le bassin de l'Arctique est de l'ordre de 0.2-0.6 milles par jour, ou 1.4-4 milles par jour, si l'on tient compte des cercles et des zigzags qu'elles décrivent. La vitesse doit être assez élevée durant de courtes périodes. Elle augmente quelque peu aux approches de la mer du Groenland, bien que cette tendance se manifeste faiblement. La vitesse moyenne (tenant compte des cercles et des zigzags)en direction de la mer du Groenland décroît en fonction du coefficient de serpentement (la relation entre la dérive effective des glaces et la résultante). Dans certains cas, l'hiver, on a enregistré des vitesses plus fortes qu'en été.

On peut noter, en septembre, une diminution sensible de la vitesse de la dérive entre le Pôle et l'archipel Arctique canadien. On observe une certaine augmentation de la vitesse dans les régions méridionales et occidentales du circuit anticyclone des glaces, qui est caractéristique pour ce secteur.

Les marées sont spécialement remarquables dans la région du plateau continental et au-dessus des crêtes importantes, ou l'on trouve de vastes surfaces d'eau claire tout le long de la vague de fond. Lorsque la dérive des glaces s'effectue vers le nord, on observe une certaine «séparation» des glaces. C'est ainsi qu'au cours de la dérive des stations SP-10, SP-11, «ARLIS 2» et T-3, entre le 30 mai et le 29 septembre 1962, la superficie du carré compris entre ces stations a augmenté de 17.7 p. 100, passant de 60,715 à 71,163 milles carrés et ce phénomène s'est accompagné d'un changement considérable dans la forme du tracé. Les changements bimensuels ultérieurs survenus dans la zone, ont fluctué entre 1 et 20 p. 100. Entre le 30 mai et le 31 juillet 1962, la surface a augmenté et les glaces éternelles se sont rompues. La mesure obtenue par Ungman au moyen du sondage par écho, effectué à partir du sous-marin atomique «Sea Dragon» a indiqué que l'étendue située entre les stations de dérive T-3 et «ARLIS 2» à la fin du mois de juillet, était couverte de glaces à 68 p. 100, mais le 12 septembre 1962 le brise-glace «Burton Island» a pu, sans grande difficulté, se rendre à la station T-3, située à 79.2 degré N et 164.4° W. Le brise-glace a franchi les 120 derniers milles

*Courant constant: c'est la déclivité du courant de surface; son rôle dans le déplacement des glaces est maximal à proximité de la mer de Groënland (jusqu'à 80 p. 100 de la dérive totale). Dans d'autres régions, ce rôle diminue (30 p. 100 selon Felzenbaum et 20 p. 100 selon Gordienko et Laktionov.)

program, made from a "bird's eye level", confirmed that 65-75 per cent of the area was covered with ice in this region of the ocean.

Pages 40 and 41 — not provided.
Translation resumes with top of page 42.

tura (Transliterated—may be an incomplete word: Translator) breaks up and compresses. Then the quantity of the movement is transmitted to the upper layer of the ice cover until such time as the pressure exceeds the strength limit of the ice. Unfortunately, neither the change in the quantity of movement with time, nor the total force impulse, have as yet been accurately determined. Besides this, surfacing in winter, according to the data of the atomic submarine "Sargo", is carried out through layer ice. Young ice cover, in gaps in "old" ice fields, forms as a result of repeated laminations of ice, with layer thicknesses of up to 15 cm. This still further complicates the picture of its break-up, inasmuch as the strength and other properties of various layers differ from the strength and characteristics of ice of quiet overfreezing.

The data of Whitman and Shule [258] on the distribution of ice firmness, its age, hummock conditions and the number of leads in the various regions of the Arctic Ocean and during various periods of the year, are presented in Tables 9-13. The boundaries of the regions are shown in Fig. 6.

à la vitesse de 10 nœuds. Les observations faites au «niveau de vol d'aiseau» ont confirmé que 65 à 75 p. 100 de cette région océanique était couverte de glace.

Pages 40 et 41—inexistantes.
La traduction continue au haut de la page 42.

Le mouvement total se transmet alors à la couche supérieure de la couverture glaciaire jusqu'au moment où la pression excède la limite de résistance de la glace. On n'a malheureusement pas pu déterminer jusqu'ici avec précision le changement qui intervient avec le temps dans le mouvement total, non plus que la force totale d'impulsion. En outre, selon les données relevées par le sous-marin atomique «Sargo», ce sont les couches glaciaires qui font surface en hiver. Les jeunes couvertures de glace qu'on trouve dans les brèches des «vieux» champs de glace, se forment à la suite de laminages répétés de la glace, dont les couches peuvent atteindre 15 cm. d'épaisseur. Ce phénomène complique encore plus le tableau dans la mesure où la résistance et les autres propriétés des diverses couches sont différentes de la résistance et des caractéristiques de la glace de congélation lente.

Les données de Whitman et Shule (258) sur la répartition de la fermeté de la glace, son âge, l'état des hummocks et le nombre de fissures dans les diverses régions de l'océan Arctique au cours de différentes époques de l'année, figurent au tableaux 9 à 13. Les limites des régions apparaissent au tableau 6.

TABLE 9 43

NUMBER OF HUMMOCKS IN 30 MILES OF LINE OF ADVANCE ACCORDING TO WHITMAN AND SHULE

Region	I–V				VI–VII				VIII–X				XI–XII			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Chukotsk Sea	100	860	480	109	180	500	340	16	20	280	150	36	100	400	250	—
Beaufort Sea	100	720	410	217	220	600	410	15	70	230	150	43	220	480	350	—
Canadian Coast	200	720	460	608	210	980	595	45	300	800	550	89	280	530	105	—
Arctic basin (eastern part)	300	600	450	306	260	710	480	76	130	500	315	136	240	530	385	—
Smith Sound	200	800	500	608	0	600	300	15	130	600	345	4	140	580	360	—
Lincoln Sea	390	1000	695	14	400	800	600	22	180	970	575	51	160	630	445	—
Baffin Bay	100	600	350	55	210	700	455	13	120	300	210	5	—	—	—	—
Greenland Sea	100	730	415	47	80	420	250	11	150	900	525	40	120	800	460	—
Arctic basin (western part)	300	800	550	233	270	600	435	52	150	600	375	89	200	900	550	—
Barents Sea	300	600	450	49	220	500	360	7	160	280	220	5	—	—	—	—
East Siberian Sea	200	720	460	57	—	—	—	—	100	450	275	17	200	450	325	—
Average	200	820	810	1937	180	700	440	272	230	520	375	514	120	520	320	—

TABLEAU 9 43

NOMBRE DE HUMMOCKS SUR UN FRONT DE DÉRIRE DE 30 MILLES SELON WHITMAN ET SHULE

Région	I–V				VI–VII				VIII–X				XI–XII			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Mer de Chukotsk	100	860	480	109	180	500	340	16	20	280	150	36	100	400	250	—
Mer de Beaufort	100	720	410	217	220	600	410	15	70	230	150	43	220	480	350	—
Côte canadienne	200	720	460	608	210	980	595	45	300	800	550	89	280	530	105	—
Bassin arctique (partie est)	300	600	450	306	260	710	480	76	130	500	315	136	240	530	385	—
Smith Sound	200	800	500	608	0	600	300	15	130	600	345	4	140	580	360	—
Mer de Lincoln	390	1000	695	14	400	800	600	22	180	970	575	51	160	630	445	—
Baie de Baffin	100	600	350	55	210	700	455	13	120	300	210	5	—	—	—	—
Mer de Groenland	100	730	415	47	80	420	250	11	150	900	525	40	120	800	460	—
Bassin arctique (partie ouest)	300	800	550	233	270	600	435	52	150	600	375	89	200	900	550	—
Mer de Barents	300	600	450	49	220	500	360	7	160	280	220	5	—	—	—	—
Mer de l'est sibérien	200	720	460	57	—	—	—	—	100	450	275	17	200	450	325	—
Moyenne	200	820	510	1937	180	700	440	272	230	520	375	514	120	520	320	—

TABLE 10

44

HEIGHT OF HUMMOCKS (M) IN 30 MILES OF LINE OF ADVANCE ACCORDING TO WHITMAN AND SHULE

1—from, 2— to, 3—average, 4—number of observations

Region	I—V				VI—VII				VIII—X			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Chukotsk Sea	1	3	2	118	0	2	1	13	1	3	2	27
Beaufort Sea	0,5	3		103	0,5	2	1,25	11	1	3	2	36
Canadian coast	1	4	2,5	83	0,5	2	1,25	11	2	7	4,5	36
Arctic basin (eastern part)	1	5	3	215	0,5	3	1,75	69	2	5	3,5	115
Smith Sound	1	3	2	51	0,5	3	1,75	3	2	4	3	9
Lincoln Sea	1	4	2,5	67	2	4	3	6	1	4	2,5	16
Baffin Bay	0,5	3	1,75	55	1	3	2	4	—	—	—	—
Greenland Sea	0,5	2	1,25	32	1	3	2	11	2	4	3	14
Arctic basin (western part)	0,5	4	2,25	95	—	—	—	—	2	5	3,5	51
Barents Sea	0,5	3	1,75	52	—	—	—	—	2	6	4,0	3
East-Siberian Sea	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Average	1	3	2	870	0,5	3	1,75	127	1	5	3	307

44

TABLEAU 10

HAUTEUR DES HUMMOCKS (EN M.) SUR UN FRONT DE DÉRIVE DE 30 MILLES SELON WHITMAN ET SHULE

1—de, 2—à, 3—moyenne, 4—nombre d'observations

Région	I—V				VI—VII				VIII—X			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Mer de Chukotsk	1	3	2	118	0	2	1	13	1	3	2	27
Mer de Beaufort	0,5	3		103	0,5	2	1,25	11	1	3	2	36
Côte canadienne	1	4	2,5	83	0,5	2	1,25	11	2	7	4,5	36
Bassin arctique (partie est)	1	5	3	215	0,5	3	1,75	69	2	5	3,5	115
de Smith Sound	1	3	2	51	0,5	3	1,75	3	2	4	3	9
Mer de Lincoln	1	4	2,5	67	2	4	3	6	1	4	2,5	16
Baie de Baffin	0,5	3	2,75	55	1	3	2	4	—	—	—	—
Mer de Groenland	0,5	2	1,25	32	1	3	2	11	2	4	3	14
Bassin arctique (partie ouest)	0,5	4	2,25	95	—	—	—	—	2	5	3,5	51
Mer de Barents	0,5	3	1,75	52	—	—	—	—	2	6	4,0	3
Mer de l'est sibérien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Moyenne	1	3	2	870	0,5	3	1,75	127	1	5	3	307

TABLE 11

NUMBER OF LEADS AND CRACKS IN 30 MILES OF LINE OF ADVANCE ACCORDING TO WHITMAN AND SHULE

1— from, 2— to, 3—average, 4—number of observations

Region	I—V				VI—VII				VIII—X				XI—XII			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Chukotsk Sea	4	22	13	120	6	6	11	12	6	28	17	34	6	24	15	37
Beaufort Sea	2	14	8	133	6	20	13	19	8	28	18	22	2	22	12	33
Canadian coast	2	20	11	70	0	20	10	51	0	21	12	78	2	16	9	34
Arctic basin (eastern part)	4	16	12	195	6	20	13	75	6	26	17	145	0	18	9	83
Smith Sound	2	20	11	18					2	16	9	4	0	32	16	17
Lincoln Sea	2	12	7	105	2	18	9	28	6	16	11	64	2	24	13	31
Baffin Bay	6	22	14	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Greenland Sea	4	16	10	34	8	18	13	3	4	26	15	20	—	—	—	—
Arctic basin (western part)	2	14	8	210	6	20	13	65	6	22	14	60	4	16	10	48
Barents Sea	4	18	11	42	4	16	10	11	2	30	16	4	6	24	15	11
East-Siberian Sea	4	14	9	550	—	—	—	—	6	32	16	55	4	20	12	11
Average	2	22	9	993	2	20	11	279	4	24	14	486	0	24	12	308

TABLEAU 11

NOMBRE DE FISSURES ET DE FÊLURES DANS UN FRONT DE DÉRIVE DE 30 MILLES SELON WHITMAN ET SHULE

1—de, 2—à, 3—moyenne, 4—nombre d'observations

Région	I—V				VI—VII				VIII—X				XI—XII			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Mer de Chukotsk	4	22	13	120	6	10	11	12	6	28	17	34	6	24	15	37
Mer de Beaufort	2	14	8	133	6	20	13	19	8	28	18	22	2	22	12	33
Côte canadienne	2	20	11	70	0	20	10	51	0	21	12	78	2	16	9	34
Bassin arctique (partie est)	4	16	12	195	6	20	13	75	6	26	17	145	0	18	9	83
de Smith Sound	2	20	11	18					2	16	9	4	0	32	16	17
Mer de Lincoln	2	12	7	105	2	18	9	28	6	16	11	64	2	24	13	31
Baie de Baffin	6	22	14	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mer de Groenland	4	16	10	34	8	18	13	3	4	26	15	20	—	—	—	—
Bassin arctique (partie ouest)	2	14	8	210	6	20	13	65	6	22	11	60	4	16	10	48
Mer de Barents	4	18	11	42	4	16	10	11	2	30	16	4	6	24	15	11
Mer de l'est sibérien	4	14	9	550	—	—	—	—	6	32	16	55	4	20	12	11
Moyenne	2	22	9	993	2	20	11	279	4	24	14	486	0	24	12	308

TABLE 12

45

CHANGE IN FIRMNESS AND ITS AVERAGE ACCORDING TO WHITMAN AND SHULE

1—from, 2—to, 3—average, 4—number of observations

Region	I—V				VI—VII				VIII—X				XI—XII			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Chukotsk Sea	6	10	8	124	8	10	8,9	11	0	10	7,4	90	8	10	9.2	43
Beaufort Sea	4	10	8,7	150	0	10	5,2	60	1	10	6,3	73	9	10	9,4	42
Canadian Coast	8	10	8,6	62	0	10	7,8	85	0	10	6,3	128	9	10	9,5	34
Arctic basin (eastern part)	8	10	8,8	252	9	10	9,4	84	4	10	8,8	213	9	10	9,4	100
Smith Sound	0	10	7,0	101	9	10	7,2	36	0	10	6,4	55	8	10	9,2	38
Lincoln Sea	8	10	8,9	137	9	10	9,4	45	6	10	9,0	91	9	10	9,4	42
Baffin Bay	0	10	5,7	90	0	10	3,1	50	0	10	3,0	46	8	10	9.2	38
Greenland Sea	0	10	5,6	126	0	10	3,0	25	0	10	6,0	89	8	10	8,8	5
Arctic basin (western part)	8	10	8,9	145	9	10	9,4	80	6	10	9,3	127	9	10	9,5	53
Barents Sea	0	10	7,9	72	0	10	5,2	18	0	10	6,7	10	8	10	9,2	27
East Siberian Sea	8	10	9,0	40	—	—	—	—	0	10	8,2	28	9,5	10	9,5	11
Average	0	10	8,1	1299	0	10	7,3	494	0	10	6,8	951	8	10	9,3	133

45

TABLEAU 12

MODIFICATIONS MOYENNE DE LA FERMETÉ SELON WHITMAN ET SHULE

1—de, 2—à, 3—moyenne, 4—nombre d'observations

Région	I—V				VI—VII				VIII—X				XI—XII			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Mer de Chukotsk	6	10	8	124	8	10	8,9	11	0	10	7,4	90	8	10	9,2	43
Mer de Beaufort	4	10	8,7	150	0	10	5,2	60	1	10	6,3	73	9	10	9,4	42
Côte canadienne	8	10	8,6	62	0	10	7,8	85	0	10	6,3	128	9	10	9,5	34
Bassin arctique (partie est)	8	10	8,8	252	9	10	9,4	84	4	10	8,8	213	9	10	9,4	100
Smith Sound	0	10	7,0	101	0	10	7,2	36	0	10	6,4	55	8	10	9,2	38
Mer de Lincoln	8	10	8,9	137	9	10	9,4	45	6	10	9,0	91	9	10	9,4	42
Baie de Baffin	0	10	5,7	90	0	10	3,1	50	0	10	3,0	46	8	10	9,2	38
Mer de Groenland	0	10	5,6	126	0	10	3,0	25	0	10	6,0	89	8	10	8,8	5
Bassin arctique (partie ouest)	8	10	8,9	145	9	10	9,4	80	6	10	9,3	127	9	10	9,5	53
Mer de Barents	0	10	7,9	72	0	10	5,2	18	0	10	6,7	10	8	10	9,2	27
Mer de l'est sibérien	8	10	9,0	40	—	—	—	—	0	10	8,2	28	9,5	10	9,5	11
Moyenne	0	10	8,1	1299	0	10	7,3	494	0	10	6,8	951	8	10	9,3	133

TABLE 13 46

PERCENTAGE RELATIONSHIP OF ICE OF VARIOUS AGES ACCORDING TO WHITMAN AND SHULE

1—one year-perennial > 200 cm; 2—young 5–15 cm;
3—white-grey one year 15–200 cm; 4—number of observations

Region	I—V				VI—VII				VIII—X				XI—XII			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Chukotsk Sea	53	9	38	149	67	2	31	26	42	33	25	66	26	24	50	38
Beaufort Sea	65	9	26	147	64	4	32	44	40	30	30	63	52	24	24	36
Canadian Coast	86	5	9	69	49	4	47	76	63	19	18	124	74	3	23	35
Arctic basin (eastern part)	90	3	7	287	90,5	0,5	9	83	67	16	17	197	80	4	16	94
Smith Sound	29	26	45	72	16	4	80	27	20	23	57	42	21	60	19	19
Lincoln Sea	70	6	24	175	72	2	26	41	59	13	28	76	43	26	31	40
Baffin Bay	1	40	59	102	2	15	83	28	6	37	57	26	24	53	23	6
Greenland Sea	23	30	47	128	39	27	34	35	44	26	30	99	5	52	43	90
Arctic basin (western part)	86	4	10	168	93	1	6	75	79	9	12	126	91	8	1	53
Barents Sea	58	18	23	76	59	15	26	12	40	38	22	10	28	40	32	25
East Siberian Sea	45	12	43	40	—	—	—	—	36	34	30	28	58	14	28	12
Average	62	12	26	1413	62	5	33	447	56	20	24	857	58	18	24	421

TABLEAU 13 46

RAPPORT PROCENTUEL DES GLACES DE DIFFÉRENTS ÂGES SELON WHITMAN ET SHULE

1—1 année permanente > 200 cm; 2—jeune 5–15 cm
3—blanc gris une année 15–200 cm; 4—nombre d'observations

Région	I—V				VI—VII				VIII—X				XI—XII			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Mer de Chukotsk	53	9	38	149	67	2	31	26	42	33	25	66	26	24	50	38
Mer de Beaufort	65	9	26	147	64	4	32	44	40	30	30	63	52	24	24	36
Côte canadienne	86	5	9	69	49	4	47	76	63	19	18	124	74	3	23	35
Bassin arctique (partie est)	90	3	7	287	90,5	0,5	9	83	67	16	17	197	80	4	16	94
Smith Sound	29	26	45	72	16	4	80	27	20	23	57	42	21	60	19	19
Mer de Lincoln	70	6	24	175	72	2	26	41	59	13	28	76	43	26	31	40
Baie de Baffin	1	40	59	102	2	15	83	28	6	37	57	26	24	53	23	6
Mer de Groenland	23	30	47	128	39	27	34	35	44	26	30	99	5	52	43	90
Bassin arctique (partie ouest)	86	4	10	168	93	1	6	75	79	9	12	126	91	8	1	53
Mer de Barents	58	18	23	76	59	15	26	12	40	38	22	10	28	40	32	25
Mer de l'est sibérien	45	12	43	40	—	—	—	—	36	34	30	28	58	14	28	12
Moyenne	62	12	26	1413	62	5	33	447	56	20	24	857	58	18	24	421

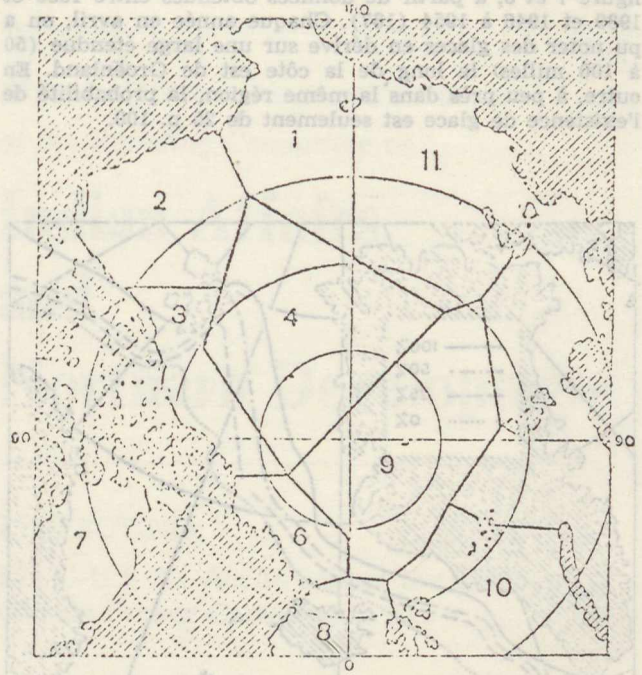


Fig. 6. Boundaries of the Arctic Ocean according to Whitman and Shule. 1—Chukotsk Sea; 2—Beaufort Sea; 3—Canadian coastal region; 4—Eastern part of the Arctic basin; 5—Smith Sound; 6—Lincoln Sea; 7—Baffin Bay; 8—Greenland Sea; 9—Western part of the Arctic basin; 10—Barents Sea; ast Siberian Sea.

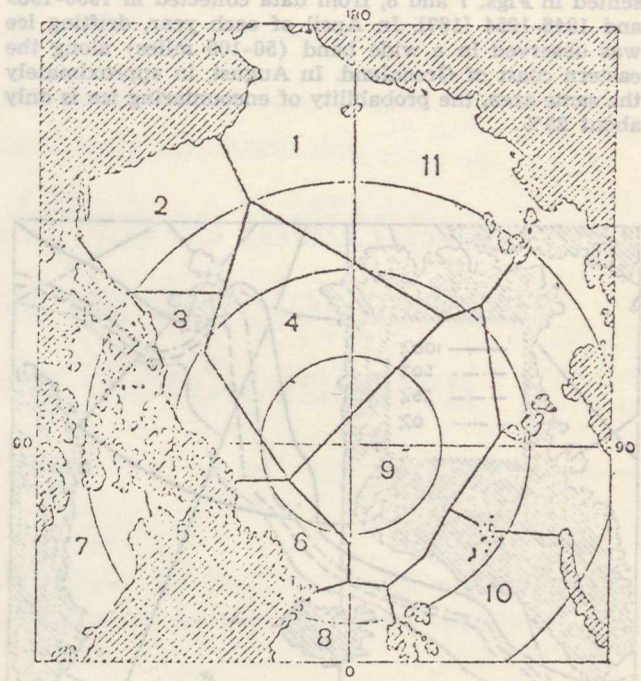


Fig. 6. Limites de l'océan Arctique selon Whitman et Shule. 1—Mer de Chukotsk; 2—Mer de Beaufort; 3—Zones cotières canadiennes; 4—Partie est du bassin Arctique; 5—Smith Sound; 6—Mer de Lincoln; 7—Baie de Baffin; 8—Mer de Groënland; 9—Partie ouest du bassin Arctique; 10—Mer de Barents; 11—Mer de Sibérie orientale.

It should be noted that, on the average, heavy ice (more than 30-40 hummocks per mile of line of advance), is most often encountered off the Canadian archipelago and in the vicinity of Greenland throughout the greater part of the year, except the fall, when hummocks are at a minimum. The greatest number of hummocks in a mile are observed in the Lincoln Sea during the winter period. Hummockiness is somewhat greater in the western part of the Arctic basin, than in the eastern since the western part is situated further from the centre of high pressure. Perhaps, because of this, there is much more young ice in the western part. 47

Il y a lieu d'observer qu'en moyenne, les glaces importantes (plus de 30 à 40 Hummocks par milles de lignes de progression), se rencontrent le plus souvent et presque toute l'année, sauf à l'automne où le nombre des hummocks est à son minimum, au large de l'Archipel canadien et dans le voisinage du Groënland. Le plus grand nombre de hummocks par mille se trouve, l'hiver, dans la mer de Lincoln. La formation des monticules de glaces est légèrement plus grande dans la partie ouest du bassin Arctique que dans la partie est étant donné que la première est éloignée du centre des hautes pressions. C'est pourquoi, peut-être, on note plus de jeunes glaces dans la partie ouest. 47

Northern part of the Atlantic Ocean

The probability of encountering ice in the northern part of the Atlantic Ocean in April and August is presented in Figs. 7 and 8, from data collected in 1930-1939 and 1946-1954 [187]. In April of each year, drifting ice was observed in a wide band (50-100 miles) along the eastern coast of Greenland. In August, in approximately the same area, the probability of encountering ice is only about 25%.

Région nord de l'océan Atlantique

La probabilité de trouver des glaces dans l'Atlantique nord au cours des mois d'avril à août est indiquée au figure 7 et 8, à partir de données obtenues entre 1930 et 1939 et 1946 à 1954 (187). Chaque année en avril, on a pu noter des glaces en dérive sur une large étendue (50 à 100 milles) le long de la côte est de Groënland. En outre, à peu près dans la même région, la probabilité de l'existence de glace est seulement de 25 p. 100.

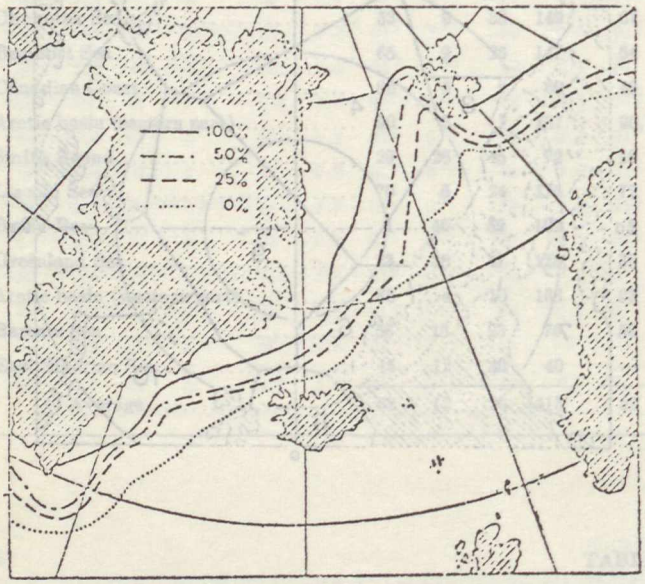


Fig. 7. Isolines of probability (%) of encountering ice in April, according to data for 1930-1939 and 1946-1954.

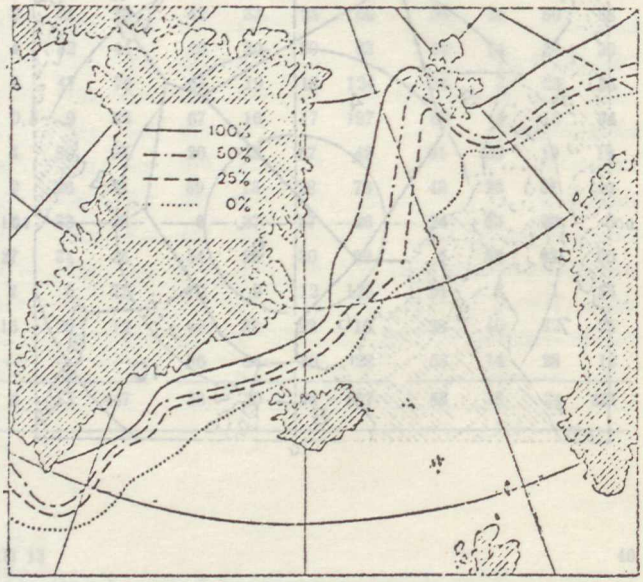


Figure 7—Isolignes de probabilité (%) de rencontrer des glaces en avril, selon les données obtenues entre 1930 et 1939 et 1946-1954.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 12

Thursday, April 22, 1971

Chairman: Mr. Ian Watson

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 12

Le jeudi 22 avril 1971

Président: M. Ian Watson

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Indian Affairs and Northern Development

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Affaires indiennes et du développement du Nord canadien

RESPECTING:

Bill C-193, An Act to amend the Northern Canada Power Commission Act

CONCERNANT:

Bill C-193, Loi modifiant la Loi sur la Commission d'énergie du Nord canadien

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

Third Session

Twenty-eighth Parliament, 1970-71

Troisième session de la

vingt-huitième législature, 1970-1971

Northern part of the Atlantic Ocean

The probability of encountering ice in the northern part of the Atlantic Ocean in April and August is presented in Figs. 7 and 8, from data collected in 1930-1939 and 1946-1954 (187). In April of each year, drifting ice was observed in a wide band (50-100 miles) along the eastern coast of Greenland. In August, in approximately the same area, the probability of encountering ice is only about 25%.

Fig. 7. Isolines of probability (%) of encountering ice in April, according to data for 1930-1939 and 1946-1954.

Région nord de l'océan Atlantique

La probabilité de trouver des glaces dans l'Atlantique nord au cours des mois d'avril à août est indiquée au figure 7 et 8, à partir de données obtenues entre 1930 et 1939 et 1946 à 1954 (187). Chaque année en avril, on a pu noter des glaces en dérive sur une large étendue (50 à 100 milles) le long de la côte est de Groenland. En outre, à peu près dans la même région, la probabilité de l'existence de glace est seulement de 25 p. 100.

Figure 7—Isolignes de probabilité (%) de rencontrer des glaces en avril, selon les données obtenues entre 1930 et 1939 et 1946-1954.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 12

Thursday, April 22, 1971

Chairman: Mr. Ian Watson

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 12

Le jeudi 22 avril 1971

Président: M. Ian Watson

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Indian Affairs and Northern Development

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Affaires indiennes et du développement du Nord canadien

RESPECTING:

Bill C-193, An Act to amend the Northern Canada Power Commission Act

CONCERNANT:

Bill C-193, Loi modifiant la Loi sur la Commission d'énergie du Nord canadien

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

Third Session

Twenty-eighth Parliament, 1970-71

Troisième session de la

vingt-huitième législature, 1970-1971

23672—1

STANDING COMMITTEE ON INDIAN AFFAIRS AND NORTHERN DEVELOPMENT

Chairman: Mr. Ian Watson

Vice-Chairman: Mr. Paul St. Pierre

Messrs.

Badanai
Barnett
Blouin
Borrie
Cadieu
Cullen
Deakon
Gundlock
Marchand (*Kamloops-Cariboo*)
Matte
McBride
Nielsen
Paproski
Reid
Rock
Simpson
Thomson (*Battleford-Kindersley*)
Yewchuk—(20).

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

J. H. Bennett

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES AFFAIRES INDIENNES ET DU DÉVELOPPEMENT DU NORD CANADIEN

Président: M. Ian Watson

Vice-président: M. Paul St. Pierre

Messieurs

Published under the authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente au siège d'Information Canada, Ottawa. Canada

MINUTES OF PROCEEDINGS

Thursday, April 22, 1971.
(13)

[*Text*]

The Standing Committee on Indian Affairs and Northern Development met this day at 4:08 p.m., the Chairman, Mr. Watson, presiding.

Members present: Messrs. Paproski, Rock, St. Pierre, Thomson (*Battleford-Kindersley*), Watson—(5).

Witnesses: Mr. A. Wright, Member of the Whitehorse Chamber of Commerce; Mr. N. Chamberlist, Member of the Yukon Territorial Council (Whitehorse East); Mr. J. M. Lowe, General Manager, Northern Canada Power Commission.

The Committee resumed its consideration of Bill C-193, An Act to amend the Northern Canada Power Commission Act.

The Chairman introduced the witnesses and Mr. Wright made a statement.

Mr. J. M. Lowe, General Manager of the Northern Canada Power Commission supplied information.

Mr. Chamberlist addressed the Committee and the witnesses were questioned.

At 5:34 p.m., questioning completed, the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

Le jeudi 22 avril 1971.
(13)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des affaires indiennes et du développement du Nord canadien se réunit cet après-midi à 4 h 08. Le président, M. Watson, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Paproski, Rock, Saint-Pierre, Thomson (*Battleford-Kindersley*), Watson—(5).

Témoins: MM. A. Wright, membre de la Chambre de commerce de Whitehorse; N. Chamberlist, membre du Conseil du territoire du Yukon (*Whitehorse-Est*); J. M. Lowe, gérant général, Commission d'énergie du Nord canadien.

Le Comité reprend l'étude du Bill C-193, Loi modifiant la Loi sur la Commission d'énergie du Nord canadien.

Le président présente les témoins et M. Wright fait une déclaration.

M. J. M. Lowe, gérant général de la Commission d'énergie du Nord canadien fournit des renseignements.

M. Chamberlist s'adresse aux membres du Comité et les témoins répondent aux questions.

A 5 h 34 de l'après-midi, à la fin de la période de questions, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

J. H. Bennett

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, April 22, 1971.

• 1609

[*Text*]

The Chairman: Gentlemen, I am calling the meeting to order.

We are pleased to have with us today, in our resumption of hearings on Bill C-193, An Act to amend the Northern Canada Power Commission Act, Mr. Al Wright, a member of the Whitehorse Chamber of Commerce, representing the Whitehorse Chamber of Commerce here today, and Mr. Norman Chamberlist, who is a member of the Yukon Territorial Council for Whitehorse East and, I believe, also a member of the executive committee of the Yukon Territorial Council.

Mr. Wright, I understand that you would like to lead off. If you would give us a statement, then we will perhaps have questions for both you and Mr. Chamberlist, after Mr. Chamberlist has given his statement as well.

Mr. Al Wright (Member, Whitehorse Chamber of Commerce): Thank you, Mr. Chairman.

I have been asked to speak on a brief that has already been submitted to this Committee. The essence of the brief prepared by the Whitehorse Chamber of Commerce, which I hope everyone has already read, is that certain of the proposed amendments in their present form are capable of being interpreted in a manner that could result in the power of consumers in areas of profitable operation in the Territories subsidizing areas on a profitable operation, and to this concept the Whitehorse Chamber of Commerce is opposed.

Since Bill C-193 was introduced much time and energy has been expended on assurances that this will not happen. A considerable proportion of the government spokesman's statement in the House following the motion for second reading was devoted to explaining that the policy of the Commission would not be what Bill C-193 authorizes the Commission to do, namely to establish rates in the Territories on the basis of costs of the total system instead of on the basis of costs of an individual plant. Most alarming of all to the Whitehorse consumers, any surplus may be used for rate reductions or improvements of any plant. That is the key to this statement and that is the way the bill at present reads.

Mr. Buchanan, speaking for the Minister, told the House of Commons on January 20 that the policy of the Commission will be to set rates on a regional basis with the Yukon and Northwest Territories regions, a rather sloppily worded phrase that is nevertheless reasonably self-evident. But Bill C-193 does not say this.

On March 9 Mr. Hunt, appearing before this Committee, made the statement that Clause 3 of the bill, which refers to Section 10, perhaps does not say in itself exactly what would be accomplished, and he went on to say that this amendment would permit the establishment of rate zones. But, once again, Bill C-193 does not say this. This is only one possible interpretation of the bill. Mr. Hunt then said that there has been suggestions that these rate zones should be identified in the bill.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Jeudi, 22 avril 1971

[*Interpretation*]

Le président: Messieurs, nous pouvons commencer.

Nous avons le plaisir d'accueillir aujourd'hui, en reprenant nos séances à propos du bill C-192, Loi modifiant la Loi sur la Commission d'Énergie du Nord canadien, M. Al Wright, membre de la Chambre de commerce de Whitehorse, qui représente ici aujourd'hui la Chambre de commerce de Whitehorse et M. Norman Chamberlist, représentant Whitehorse Est au Conseil territorial du Yukon, qui fait aussi partie, je crois, du Comité exécutif du Conseil territorial du Yukon.

Monsieur Wright, je crois que vous préférez commencer. Vous pouvez nous faire une déclaration préliminaire et ensuite, après que M Chamberlist aura fait sa propre déclaration, nous vous poserons des questions à tous deux.

M. Al Wright (membre de la Chambre de commerce de Whitehorse): Je vous remercie, monsieur le président.

On m'a demandé de parler d'un mémoire qui a déjà été présenté à ce Comité. Je suppose et j'espère que la plupart d'entre vous avez déjà lu le mémoire préparé par la Chambre de commerce de Whitehorse. Selon la Chambre de commerce de Whitehorse, certains des amendements proposés peuvent être interprétés de telle sorte que les secteurs les plus rentables des territoires accorderaient des subsides en quelque sorte aux secteurs les moins rentables; la Chambre de commerce de Whitehorse s'oppose à cette idée.

Depuis l'introduction du Bill C-193, on a affirmé à maintes reprises que ceci ne se produirait pas. Le porte-parole du gouvernement, dans le discours qu'il a prononcé à la Chambre à la suite de la motion d'une deuxième lecture, a tenté d'expliquer que la politique de la Commission ne serait pas ce que le Bill C-193 autorise la Commission à faire, c'est-à-dire d'établir des tarifs dans les territoires en se basant sur les frais de l'ensemble du système et non pas sur ceux de chaque installation particulière. Les consommateurs de Whitehorse craignent surtout que l'on se serve des excédents pour réduire les taux ou pour améliorer une installation. Ceci est le point le plus important de cette déclaration et c'est ce que semble enoncer le bill actuel.

M. Buchanan, parlant au nom du ministre, a déclaré à la Chambre des communes le 20 janvier que la Commission établirait des tarifs régionaux au Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest, ce qui est assez clair. Mais ceci n'est absolument pas mentionné dans le Bill C-193.

Le 9 mars, devant ce Comité, M. Hunt a déclaré que l'article 3 du bill qui a trait à l'article 10 ne dit pas exactement ce qui sera fait. Il a déclaré ensuite que cet amendement permettrait d'établir des zones tarifaires, en quelque sorte, rien de tel n'est dit dans le Bill C-193. C'est la seule façon dont on puisse interpréter le bill. M. Hunt a dit ensuite que certains avaient proposé que ces zones tarifaires soient clairement déterminées dans le bill.

[*Texte*]

Mr. Chairman, the brief of the Whitehorse Chamber of Commerce does not make any such suggestion. All it proposes is that the intent to establish a region be written into the bill, and it details on page 8 of the brief the mechanism by means of which this could be accomplished.

Both the government and the Commission have assured the House and this Committee that rate zones will be established, but this principle is not mentioned anywhere in the proposed amendments.

Mr. Chairman, is it too much to ask that the intent of the bill be written into the law of the land?

I have one last comment on our brief. The Whitehorse Chamber of Commerce does express the hope that the Yukon and its economic periphery might be defined in the bill as one of the zones. Speaking of the economic periphery I am thinking, for instance, of the Adanac mine which is a property that has not yet been referred to in any of the deliberations either in the House or before this Committee.

• 1615

To establish the principle that the rates be set on a zone basis, the Chamber would reluctantly agree that they would undergo this particular commitment. Anyway, I have found out since coming to Ottawa that Mr. Hunt has already dealt with this for us in the same context as I have already quoted him. He went on to inform the standing committee that it would be the intention of the Commission at this time to establish one rate zone which would be restricted to the Yukon Territory and this is news which certainly has not percolated back over the distance that I have travelled to appear here today.

I have also been given permission by the Chairman to make a few additional comments relative to the NCPC. They do not bear directly on the brief but they are derived from material that was not on hand at the time the brief was prepared. One concerns the difficulty at least in our area of obtaining information concerning the operations of the Commission on a plant-by-plant basis, information that was essential when we were preparing the brief even though the decision was made by the Whitehorse Chamber of Commerce at the time that it was prepared to confine our presentation to a matter of principle without dragging in specifics.

The annual report of the Commission with its attractive picture on the cover which appears to be now a requisite for all annual reports presents only the overall financial picture for the year. The plant-by-plant financial statements were not available at the time that the brief was prepared and the financial reports on a plant-by-plant basis for the year ending March 31, 1970, was finally obtained by the Chamber through our local member of Parliament.

Now when Mr. Hunt was in Whitehorse with the Minister during the Sourdough Rendezvous a gathering was arranged, sandwiched in between a cocktail party and the crowning of a queen, at which those preparing briefs to present to the government—and this has been a popular indoor sport in the Yukon this year—could meet with the Minister and his official party. As the group broke up, Mr. Hunt was taxed with the fact that this information

[*Interprétation*]

Monsieur le président, la Chambre de commerce de Whitehorse n'a pas fait de telle proposition dans son mémoire. Elle voudrait seulement que l'on précise dans le bill qu'une région sera établie et elle explique à la page 8 du mémoire quel système peut être utilisé pour parvenir à cela.

Le gouvernement et la Commission ont affirmé à la Chambre et à ce Comité que des zones tarifaires seraient établies, mais ce principe ne se trouve nulle part dans les amendements proposés.

Monsieur le président, est-ce trop que de demander que l'objectif du bill soit précisé?

J'avais une remarque à faire sur notre mémoire. La Chambre de commerce de Whitshorse espère que le Yukon et le secteur qui l'entoure seront l'une des zones. Lorsque je parle du secteur périphérique, je pense par exemple, à la mine Adanac à laquelle on n'a jamais fait allusion lors des délibérations, ni à la Chambre, ni à ce Comité.

Pour établir le principe de zones tarifaires, la Chambre admettrait que l'on se conforme à cet engagement. De toute façon, j'ai vu que M. Hunt avait déjà abordé cette question. Il a dit au Comité de direction que la Commission avait l'intention d'établir une zone de prix qui serait limitée aux territoires du Yukon et nous ne savions absolument pas cela avant que je ne vienne ici.

Le président m'a également permis de faire quelques remarques sur la CENC. Ces remarques ne portent pas sur le mémoire même, mais sur certains documents que nous n'a pas lorsque nous avons préparé le mémoire. Il s'agit d'une des difficultés auxquelles nous nous heurtons, dans notre région tout au moins, pour obtenir des renseignements sur les activités de la Commission, usine par usine. Ces renseignements étaient essentiels, lorsque nous avons préparé notre mémoire bien que la Chambre de commerce de Whitehorse ait décidé de limiter notre présentation à une question de principe sans entrer dans les détails.

Le rapport annuel de la Commission qui a une couverture très jolie, ce qui semble indispensable pour tous les rapports annuels de nos jours, donne une idée générale des activités financières de l'année. Lorsque nous préparions le mémoire, nous n'avions pas connaissance des états financiers de chaque installation et les rapports financiers pour l'année se terminant le 31 mars 1970 nous ont finalement été communiqués par notre député local.

Lorsque M. Hunt est venu à Whitehorse avec le Ministre lors du rendez-vous Sourdough, on a organisé une réunion entre un Cocktail party et le Couronnement d'une reine, à laquelle les personnes chargées des préparations des mémoires destinés au gouvernement ont pu rencontrer le ministre et ses fonctionnaires. A la fin de la réunion, on a accusé M. Hunt de ne pas donner suffisamment de renseignements et il a nié ce fait. J'ai ici, monsieur le président, une lettre écrite au nom de la Chambre de commerce de Whitehorse à M. Hunt par l'un des hommes qui lui avait fait cette remarque. Il se trouve que cet homme est le gérant local de la Yukon Electrical Company et le directeur de la Chambre de commerce; la CENC appartient également à la Chambre de commerce. J'aimerais vous lire cette lettre. Elle est adressée à M. Hunt, l'adresse est correcte, 400 avenue Laurier Ouest, Ottawa 4, Ontario.

[*Text*]

was hard to obtain and he denied it. Well, Mr. Chairman, I have a letter here that was written on the letterhead of the Whitehorse Chamber of Commerce to Mr. Hunt by one of the men who mentioned this to him at the time. It is only coincidence that he is the local manager of the Yukon Electrical Company. He is also a director of the Chamber of Commerce and the NCPC also belongs to the Chamber of Commerce. I would like to read the letter to you. It is addressed to Mr. Hunt with his full title and his correct street address, 400 Laurier Avenue West, Ottawa 4, Ontario. It says:

• 1620

Dear Mr. Hunt:

Re: NCPC Annual Reports

During the Saturday evening meeting that was held at Al Luke's house here in Whitehorse during a rendezvous, you mentioned to R. Choate and myself...

and I might add I was there at the time...

that there would be no problem in obtaining the annual reports of the Northern Canada Power Commission through you.

At a directors meeting of the Chamber of Commerce, I mentioned this fact and since, as you know, the Chamber is interested in Bill C-193, they asked if I would write and ask if you would be kind enough to supply the annual reports for the years ended March 1967, 68, 69, 70, and 1971 when it becomes available.

We would appreciate receiving those annual statements which are broken down by plant and project.

Thanking you in advance for your kind co-operation.

It is signed by J. E. A. Morin, Director, Whitehorse Chamber of Commerce.

Mr. Chairman, the date on that letter was March 24, 1971, and the Chamber has not yet even received an acknowledgement of this particular letter. I must in fairness add one thing. The new Regional Manager for the NCPC in Whitehorse, Mr. Frank Mooney, is just getting his feet wet in his new position and he did not have this information when we asked for it or we certainly would have received it from him, because he has been most co-operative. He is, I should add, a very extroverted public relation type and in less than six months he knows as many people in Whitehorse as I do, and I have liver there for 13 years. He certainly knows the names of more of the barmaids than I do, so he is not letting the grass grow under his feet.

I would also like to comment on one or two facts that have emerged only as a result of evidence that has been given before these Committee hearings and which was not available to me at the time that the brief was being prepared. In fact it was not available to me until I arrived here; therefore I must add that they are more or less personal comments, whether the Chamber would support them I will only find out when I get back.

One concerns this rather slippery contingency reserve fund. Now no one in Whitehorse could tell the Chamber for sure the ground rules under which this fund was

[*Interpretation*]

Voici:

Monsieur,

Sujet: Rapport annuel de la CENC

Au cours de la réunion qui a eu lieu samedi soir à Al Luke's House à Whitehorse, vous avez dit à M. R. Choate et à moi-même...

J'aimerais ajouter que j'étais également là...

que vous nous communiqueriez sans difficulté les rapports annuels de la Commission de l'Énergie du Nord canadien.

Lors de la réunion des administrateurs de la Chambre de commerce, j'ai annoncé cela et puisque, comme vous le savez, la Chambre s'intéresse au bill C-193, ils m'ont prié de vous demander de bien vouloir nous fournir les rapports annuels pour les années se terminant en mars 1967, 1968, 1969, 1970 et 1971 lorsque vous l'obtiendrez.

Nous aimerions recevoir ces rapports annuels dans lesquels la répartition est faite usine par usine.

Je vous remercie à l'avance de votre collaboration.

La lettre est signée par J. E. A. Morin, directeur de la Chambre de commerce de Whitehorse.

Monsieur le président, cette lettre est datée du 24 mars 1971 et la Chambre n'a encore reçu d'accusé de réception. Je dois, en toute honnêteté, ajouter une chose. Le nouveau directeur régional de la CENC à Whitehorse, M. Frank Mooney est nouveau à ce poste et il n'avait pas ces renseignements, lorsque nous les lui avons demandés, car autrement, il nous les aurait donnés car il nous aide considérablement. En outre, c'est une personne très douée pour les relations publiques, qui en moins de six mois, connaît autant de gens que moi-même à Whitehorse, et j'y ai vécu treize ans. Il connaît même plus de serveuses que moi-même et il n'a certainement pas les deux pieds dans le même sabot.

J'aimerais également aborder une ou deux questions qui ont été soulevées à plusieurs séances de ce Comité, et dont je n'étais pas au courant lorsque nous préparions le mémoire. En fait je ne les connaissais pas avant mon arrivée ici; par conséquent, ces remarques sont plus ou moins personnelles et j'espère que la Chambre les approuvera mais je ne le saurai qu'à mon retour.

Il s'agit d'une part de ce fonds de réserves d'urgence. Personne à Whitehorse n'a pu dire à la Chambre sur quoi on s'est fondé pour établir ce fonds, mais je vois que l'un des membres du Comité a posé cette question et M. Stoff de la CENC a finalement éclairci l'affaire en disant qu'à l'heure actuelle, le fonds de réserve d'urgence correspondait à 6 p. 100 de nos investissements en capital.

En regardant les documents impressionnants que j'ai devant moi et que j'ai reçus, comme je l'ai dit, de notre député, je vois qu'au 31 mars 1970, les immobilisations de l'usine de Whitehorse se montaient à $16,094,029.67 et le fonds de réserve d'urgence, à $1,025.000.

Si le fonds d'urgence doit représenter 6 p. 100 des immobilisations, il devrait se monter à environ $960,000, mais il est évident que l'on calcule l'investissement en capital à partir des actifs immobilisés et aussi des actifs disponibles. Je ne suis pas sûr que ce soit là la pratique habituelle et j'aimerais bien le savoir.

[*Texte*]

established, but I notice that this qestion was asked by a member of the Committee, and Mr. Stoff of the NCPC finally let the cat out of the bag when he said that under our present policy the requirement for acontingency reserve fund is 6 per cent of our capital investment.

• 1625

Turning to some impressive pieces of paper I have here, which is the information I received, as I said, from our member of Parliament, I find that as of March 31, 1970, the fixed assets of the Whitehorse plant were $16,094,029.67, which is certainly a definite figure, and the contingency reserve fund was $1,025,000.

On the basis of the fixed assets, the contingency fund at six per cent should be in the vicinity of $960,000, but obviously both fixed assets and liquid assets are used in calculating the capital investment. I am not convinced that this is a standard practice, but I would certainly like very much to know if it is.

In the estimated operating budget for 1970-71, which forecasts a surplus of $4,094, the provision for contingencies is $100,000. I may be wrong in this, but it means to me that in 1970-71 the capital investment in the Whitehorse plant, assuming that $100,000 is six per cent of this investment, was in the nature of $1,650,000.

This year too, additional diesel plants were added to the Whitehorse system, one in Whitehorse and one at Faro, and I might add that they were only added just in time to prevent what could have been quite a serious power crisis. I would like to know if these plants did in fact cost this much. I am not sure, but I would like to know.

Mr. Chairman, I have a layman's distrust of these things anyway. I believe that something like the Bible can be quoted to prove almost anything. I cannot escape a nagging fear that this contingency fund is being used possibly to cut down a little on the surplus of the Whitehorse plant. I would like to be reassured on this point.

Finally, Mr. Chairman, there is the explanation given to the Committee of the reason for the sudden rate reduction at the Mayo plant, which was that an arrangement was made to increase the period of amortization of the plant.

A statement was made before the Committee that this would decrease the cost. This is reasoning that I cannot quite follow. This increase of the amortization period would decrease the cash flow, but surely it would extend the interest-paying period. To me the reduction appears to bear no relation to operating costs.

The Mayo plant is admittedly in a period of decreasing revenues, and while we in Whitehorse do not begrudge a reduction anywhere in the Territory, I do not see how a reduction can be justified in such a period.

In Whitehorse, as you know, New Imperial Mines, a customer of our plant, is in operating difficulties, due to depressed copper prices and to the fact that the ground that they are now working has proved to be uneconomical. As a result of this the mill was shut fown for a considerable period in February, while a new area known as the Bear Cub pit was hastily stripped and prepared for mining.

• 1630

It is now very dubious whether this new area will be able to keep the mill operating until the company's

[*Interprétation*]

Dans les prévisions budgétaires pour 1970-1971, qui prévoient un excédent de $4,094., le fonds d'urgence se monte à $100,000. J'ai peut-être tort mais pour moi, ceci veut dire qu'en 1970-1971, l'investissement en capital à l'usine de Whitehorse, si l'on suppose que les $100,000 correspondent à 6 p. 100 de cet investissement, s'est monté à environ $1,650,000.

Cette année, on a ajouté des installations diesel au système de Whitehorse, l'une à Whitehorse et l'autre à Faro et je dois dire qu'on les a ajoutées juste à temps pour empêcher une crise d'énergie qui aurait pu être sérieuse. J'aimerais savoir si ces usines ont réellement coûté si cher. Je n'en suis pas certain, mais j'aimerais le savoir.

Monsieur le président, de toute façon, je connais très mal ces questions. Malgré moi, je crains que ce fonds d'urgence serve à réduire un peu l'excédent de l'usine de Whitehorse. J'aimerais qu'on me rassure sur ce point.

Enfin, monsieur le président, on a dit au Comité, pour expliquer la brutale réduction intervenue à l'usine Mayo, que des dispositions avaient été prises pour augmenter la période d'amortissement de l'usine.

On a dit devant ce Comité que ceci réduirait les frais. Je ne parviens pas à suivre ce raisonnement. Cette augmentation de la période d'amortissement réduirait certes les réserves pour dépréciation, mais prolongeraient certainement la période de paiement des intérêts, il me semble que cette réduction n'a aucun rapport avec les frais d'exploitation.

Les revenus de l'usine de Mayo diminuent et bien que nous ne soyons pas contre les réductions dans le territoire, je ne vois pas comment on peut justifier une réduction à un tel moment.

A Whitehorse, comme vous le savez, New Imperial Mines, client de notre usine, a des difficultés, car le prix du cuivre ont baissé et le terrain sur lequel ils travaillent n'est pas rentable. Par conséquent, l'usine a été fermée pendant un bon moment en février, tandis qu'un nouveau secteur, le puits du Bear Cub, a été préparé en toute hâte pour être exploité.

Il est actuellement extrêmement douteux que dans cette nouvelle région on puisse maintenir l'usine en opération jusqu'au moment où le programme souterrain de la société sera en mesure de démarrer. Par conséquent, il y aura une perte supplémentaire de revenu pour l'usine de Whitehorse.

Cependant, la solution a été trouvée à Mayo; il s'agit tout simplement de prolonger la période d'amortissement de l'usine de Whitehorse, de 40 à 60 ans et de nous donner à nous, consommateurs de Whitehorse, une réduction tarifaire.

Monsieur le président, je me suis éloigné du mémoire présenté par la Chambre de commerce de Whitehorse. J'ai tout simplement essayé de garder une certaine honnêteté vis-à-vis de la Commission et de poser les questions qui auraient sans doute été soulevées par le représentant de la Commission du Yukon s'il avait été présent. Cependant, je vous recommande chaudement leur mémoire et j'espère que vous lui accorderez toute votre attention.

Je suis en fait pratiquement le seul auteur de ce mémoire qui aurait dû en principe être rédigé par un

[*Text*]

underground program is ready to start. So there will be a further loss of revenue to the Whitehorse plants.

But the solution has been found at Mays, merely to extend the period of amortization of the Whitehorse plant from 40 to 60 years, and give all us Whitehorse consumers a rate reduction.

Mr. Chairman, I have wandered a long way from the Whitehorse Chamber's brief. I have just been attempting to keep the Commission honest and to ask the sort of questions that I presume the proposed Yukon member of the Commission would ask during its deliberations. But I commend their brief to you, and I hope you will give it earnest consideration.

I feel with all the intensity of a proud father—because I was practically the author of the brief, although there was supposed to be a committee—I feel that it has expounded a very important principle, and I will repeat it once more. I feel that the intent of Bill C-193 should also be the law of the land. Thank you very much.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Wright. I wonder if perhaps it would be worthwhile now to ask Mr. Lowe to comment on some of these additional points that you have raised. It might clear the air a bit. Would you go along with this, Mr. Wright?

Mr. Wright: Yes, I certainly would, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Lowe, I wonder if you would care to comment on any of the points which you have noted in Mr. Wright's exposé.

Mr. Lowe: Yes, I would, Mr. Chairman, thank you.

In relation to Whitehorse, first of all, the contingency fund in this target is six per cent. I do not think the six per cent is exactly—it is a thing that is sort of an average. The actual percentage would depend to a great extent on the type of plant and the life of it in relation to the actual physical life in years from construction to years of amortization. Actually, I was under the impression—and I do not have the figures with me now—I was under the impression that our total investment at Whitehorse at the present time was fairly close to $20 million. I think the figures Mr. Wright was using were for 1969-1970, and some capital was added from the large extension. It had not quite been finished as of March 31, 1970.

During 1970-1971 also, there are the two large diesel installations which Mr. Wright mentioned, one at Taro and one at Whitehorse. So I think in rough and ready figures the value of the capital assets of the Whitehorse system are closer to $20 million, which at six per cent would set the contingency target at approximately $1.2 million.

There are also a number of other physical factors at the Whitehorse plant which I think would lead the Committee to understand better the uses of contingency funds. For one thing, we have rehabilitated the old Marsh Lake dam as part of the extension of another hydro unit, to provide water storage on Marsh Lake. This was a fairly old structure which was built originally with untreated timbers. We rehabilitated it instead of building a new structure because I think the capital cost comparison was something like $500,000 to rehabilitate the old dam and about $2.5 million for a new concrete structure.

[*Interpretation*]

comité, et oserais-je dire que j'éprouve pour ce document le sentiment d'un père fier de son enfant. Je crois qu'on y a exposé et expliqué un principe extrêmement important que je répéterais ici encore une fois: je pense que le Bill C-193 devrait également, dans son esprit, s'inspirer de la loi du pays. Je vous remercie.

Le président: Je vous remercie, monsieur Wright. Je pense qu'il serait peut-être à présent intéressant de demander à M. Lowe de nous livrer quelques commentaires sur les questions supplémentaires que vous avez soulevées. Cela éclaircirait sans doute l'atmosphère. Êtes-vous d'accord, monsieur Wright?

M. Wright: Certainement, monsieur le président.

Le président: Monsieur Lowe, peut-être voudriez-vous reprendre point par point les éléments de l'exposé de M. Wright.

M. Lowe: Volontiers, monsieur le président. Merci.

Tout d'abord, en ce qui concerne Whitehorse, je voudrais dire que l'objectif du fonds de réserve est de 6 p. 100. Ce chiffre constitue en quelque sorte une moyenne. Le pourcentage réel dépend dans une large mesure de la catégorie d'usines impliquée et de sa durée de fonctionnement qui va de la période de construction aux années d'amortissement. Je n'ai pas les chiffres ici, mais je crois que l'investissement total que nous avons fait à Whitehorse n'est pas loin de 20 millions de dollars. Je crois que M. Wright s'inspirait des chiffres de 1969-70, alors que nous avons fait de nouveaux investissements en raison de l'extension importante. Ces chiffres n'étaient pas disponibles au 31 mars 1970.

Il faut également tenir compte des deux importantes installations diesel qui ont été construites au cours de l'année 1970-1971 et dont M. Wright a fait état; il y en a une à Faro et une autre à Whitehorse. Je pense par conséquent que nos investissements sont de l'ordre de 20 millions de dollars, ce qui, à un taux de 6 p. 100, porte l'objectif du fonds de réserve à environ 1.2 million de dollars.

Afin de mieux permettre au Comité de comprendre l'utilisation des fonds de réserve, il faut également faire état d'un certain nombre de facteurs d'ordre physique. D'une part, nous avons réaménagé le vieux barrage du Lac Marsh, de manière à constituer une nouvelle unité de production hydroélectrique et constituer des réserves d'eau sur le Lac Marsh. Il s'agissait d'un ouvrage relativement ancien qui avait été construit avec des bois non traités. Au lieu de construire un nouvel ouvrage, nous avons préféré réaménager celui-ci, car il nous a suffi de

[*Texte*]

• 1635

There was a significant saving in capital but it is a high maintenance thing. We may be in a position where before too long there will be another fairly hefty capital expenditure required to continue to rehabilitate it or to put in rock fill downstream for erosion prevention, etc.

Another factor at the Whitehorse plant is the dyke itself that has persistently been tracking for a number of years. I am sure Mr. Wright is familiar with the number of tests that have gone on since 1966; we have tried various things and have done extensive experimentation with it. We think we have come up with the answer now as of the program of last winter that consists of putting heat into the dyke. The silt used in this dyke core is very frost susceptible but in any case it is going to require a fairly hefty expenditure of money in order to rehabilitate it. We feel this money should come out of operating contingency or surplus, some fund such as that rather than capitalization.

Mr. Wright mentioned that maybe the amortization periods for the Whitehorse plant should be lengthened so that rates could be lowered there too. That is a fair comparison to make; however, the Whitehorse plant has been amortized over a 40-year period whereas the Mayo plant was amortized over a 20-year period. Had the original payments been kept up, it would have been paid off in 1972. However, as I explained to the Committee earlier this year, the electric consumption taken by United Keno Hill Mines Limited continued to decrease over the years; therefore, the kilowatt hours went down. In order to hold the rate, we had to cut costs somehow. The costs were cut by arranging to lengthen the loan I believe by a period of approximately five years, so that the payment of the last two years was spread out over five years. However, you are still paying interest on that money. It is quite a favourable interest rate. Mayo was 3.625 per cent when the money was borrowed whereas for Whitehorse it was close to about 8 per cent on the extension for Anvil Mines.

If one compares the difference in repayment cost for different amortization periods, he will find that the annual cost flattens out after about 40 years. As a matter of fact, on some interest rates, it flattens out after about 30 years so that the advantage of going from 40 even to 50 years is almost insignificant with regard to Whitehorse.

I might make another comment on the contingency fund and the uses of it. At Mayo, the contingency fund and the operating surplus were built up to a fairly high level. This is one of the things that enabled us as the end of the amortization period approached to use some of this money in effect, as a rate reduction partially.

Another thing that points out the astuteness of having contingency and surplus funds was borne out by what happened at Mayo two years ago when one of the hydro machines, due to a freak accident, ran away and destroyed itself. We had to repair it, of course, very quickly. Fortunately, it happened in March, at a time when part of their mine load was down and we were able to continue to supply the mine with enough power to operate their mill nonstop throughout the summer. By a very short schedule, we were able to get another replacement hydro machine in, in about six months but it

[*Interprétation*]

$500,000 pour cette opération, alors que nous aurions eu besoin de 2,5 millions de dollars pour construire un nouveau barrage en béton.

En ce qui concerne l'investissement, nous avons fait une grosse économie, mais les frais d'entretien sont élevés. Il est possible que d'ici quelques temps nous soyons obligés d'engager de nouveaux frais pour le maintenir en état et en particulier de le fortifier au moyen de rochers pour éviter l'érosion, etc.

Un autre problème qui persiste depuis de longues années à Whitehorse est celui de la digue. Je suis certain que M. Wright est au courant de tous les examens et tests qui ont été entrepris depuis 1966; nous avons employé plusieurs méthodes et nous nous sommes livrés à toutes sortes d'expériences à ce sujet. Je crois que nous avons à l'heure actuelle trouvé la solution, car depuis l'iver dernier, nous procédons à un réchauffement de la digue. La matière utilisée pour la construction de cette digue est très sensible au gel mais, quoi qu'il en soit, il est certain que les frais de réaménagement et de maintien seront élevés. Nous pensons qu'à ces fins, il est plus utile de faire appel aux fonds de réserve plutôt qu'à un nouveau capital.

Monsieur Wright a d'autre part suggéré une prolongation de la période d'amortissement de l'usine de Whitehorse, de manière à réduire les tarifs. Je pense qu'il s'agit là d'un argument extrêmement valable; cependant, il est intéressant de noter que l'usine de Whitehorse a été amortie sur une période de 40 ans, alors que celle de Mayo l'a été sur une période de 20 ans. Si on s'en était tenu au schéma initial, les remboursements auraient été terminés en 1972. Cependant, comme je l'ai déjà expliqué auparavant au Comité, la consommation de la United Keno Hill Mines Limited continue à diminuer avec les années. Par conséquent, le nombre de kilowatts-heures diminue également. Pour maintenir les tarifs, nous étions dans l'obligation de réduire les coûts d'une manière ou d'une autre. Nous avons abaissé les coûts en prolongeant la période de remboursement du prêt de 5 ans, si je ne me trompe; ainsi, les remboursements des deux dernières années ont été étalés sur 5 ans. Cependant, vous continuez à payer les intérêts sur ces sommes. Il s'agit d'un taux d'intérêt relativement intéressant. Le taux pratiqué pour l'usine de Mayo était de 3,625 p. 100 au moment où l'emprunt a été contracté, alors que pour l'usine de Whitehorse, il n'était que de 8 p. 100 en ce qui concerne les travaux d'extention des Anvil Mines.

Si l'on fait une comparaison entre les coûts de remboursement pour des périodes d'amortissement différentes, on se rend compte que le coût annuel diminue après environ 40 ans. En fait, pour certains taux d'intérêt, ce coût diminue après 30 ans à un tel point qu'il n'est même pas intéressant d'aller jusqu'à des périodes de 40 à 50 ans; c'est le cas de Whitehorse.

Je voudrais faire un autre commentaire concernant le fonds de réserve et l'utilisation qui en est faite. A Mayo, le fonds de réserve, de même que les surplus de gestion, ont atteint un niveau relativement élevé. C'est d'ailleurs en partie pour cette raison que nous avons pu, vers la fin de la période d'amortissement, utiliser cet argent pour une réduction des tarifs.

Une justification de l'utilisation des fonds de réserve et de fonds de surplus peut être apportée par ce qui s'est passé à Mayo, voici 2 ans; en raison d'un incident impré-

[*Text*]

cost $250,000. This $250,000 came entirely from the contingency fund. This is one of the reasons where it is an astute business move: it is considered a cost of doing work. But, of course, in the Commission's operations, this money is in its operations. It is not something that is syphoned off as a dividend or a bond repayment. It stays within the Commission's operations.

Mr. Chairman, I think they are the only comments I have on Mr. Wright's points.

• 1640

The Chairman: Do you feel you have covered all the points raised by Mr. Wright or are there any further points you would like commented on by Mr. Low?

Mr. Wright: No, I do not think so, thank you, Mr. Chairman. As much as anything, I was seeking information and I certainly obtained some.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Low. We will now call upon Mr. Norman Chamberlist, who is a member of the Yukon Territorial Council and a member of the executive committee of that council.

Mr. N. Chamberlist (Member, Yukon Territorial Council): Thank you, Mr. Chairman. It is always a pleasure to speak before the members of this Committee because certainly it goes well with the idea that there should be more dialogue between the elected members of the territorial council and the Department of Indian Affairs and Northern Development.

I would preface my remarks regarding Bill C-193 the NCPC Act by citing if I may, really a question of privilege raised in the House of Commons on March 5 and recorded in *Hansard* at page 4006. Mr. Erik Nielsen the member of Parliament for the Yukon more or less questioned my credibility and the credibility of my colleague on the executive committee by referring to Mrs. Hilda Watson, the executive member for education, and me as executive member for health, welfare and rehabilitation as a couple of lackeys of the Minister of Indian Affairs and Northern Development. I would like to stress at this time the statement made by...

Mr. Paproski: May I interrupt here for just one minute? Could I have that page number again?

Mr. Chamberlist: Page 4006. The words used are as follows:

> Then, the minister speaks about licences and fees. I mention just in passing what is now happening in the Yukon under a broad and sweeping change in the licensing and fees provisions of local ordinances,

[*Interpretation*]

visible, une machine se détruisit elle-même. Nous étions évidemment dans l'obligation de la réparer en toute hâte. Par chance, cet accident se produisit en mars, période durant laquelle le travail de la mine est relativement réduit et nous avons pu continuer à fournir à la mine suffisamment d'énergie pour qu'elle puisse continuer à travailler sans interruption pendant tout l'été. En l'espace de 6 mois, nous avons été en mesure de remplacer la machine hydro, mais le coût de l'opération a été de $250,000. Ces $250,000 provinrent exclusivement du fonds de réserve. C'est là une justification particulièrement éclatante d'un tel procédé. Mais il est évident que de telles sommes sont immobilisées et ne font pas l'objet de distribution, telles que les dividendes. Elles restent à la disposition de la Commission pour ses opérations.

Je crois que j'en ai fini avec mes commentaires sur l'intervention de M. Wright, monsieur le président.

Le président: Est-ce que vous pensez que nous avons traité tous les points soulevés par M. Wright ou y a-t-il d'autres questions à propos desquelles vous voudriez faire des commentaires, monsieur Low?

M. Wright: Non, je ne pense pas. Je vous remercie, monsieur le président. Je cherchais surtout à obtenir des renseignements et je crois que j'en ai certainement eu un certain nombre.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Low. Nous pouvons à présent demander à M. Norman Chamberlist, membre du Conseil territorial du Yukon et membre du comité exécutif de ce Conseil, de prendre la parole.

M. N. Chamberlist (membre du Conseil territorial du Yukon): Merci, monsieur le président. Il est toujours extrêmement agréable de prendre la parole devant les membres de ce Comité, car cela correspond parfaitement à l'idée selon laquelle il faudrait qu'il y ait un dialogue accru entre les membres élus du Conseil territorial et le ministère des Affaires indiennes et du développement du Nord canadien.

Avant de parler du bill C-193 et de ses relations avec la Loi sur la CENC, je voudrais rappeler une question de privilège qui avait été soulevée à la Chambre des communes le 5 mars et qui se trouve dans le Hansard, à la page 4006. M. Erik Nielsen, membre du Parlement pour le Yukon, a plus ou moins mis en question la confiance que l'on pouvait mettre en moi ainsi que la confiance que l'on pouvait avoir en mon collègue du comité exécutif; il a mis en cause Mme Hilda Watson, membre exécutif pour l'éducation, et moi-même en tant que membre exécutif pour la santé, le bien-être et la réhabilitation, et il nous a traités de laquais du ministre des Affaires indiennes et du développement du Nord. Je voudrais insister sur la déclaration faite à ce moment-là par...

M. Paproski: Puis-je interrompre une minute? Pourriez-vous me donner le numéro de la page?

M. Chamberlist: Page 4006. Les paroles qu'il a prononcées sont les suivantes:

> Le Ministre parle d'honoraires. Je mentionnerai en passant ce qui se produit à l'heure actuelle dans le Yukon sous couleur d'un changement profond des dispositions en matière d'honoraires alloués aux

[*Texte*]

with decisions made in Ottawa funnelled to the lackey of the minister and funnelled through him to the other two lackeys that he has made of two elected representatives of the people,...

Mr. St. Pierre: Mr. Chairman, just on a point of order, the witness is here to give any evidence that he wishes, but I do not think the witness can raise a question of privilege. I think that is reserved for members of the Committee. Perhaps he could just make his statement.

Mr. Paproski: I do not think any names were mentioned anyway on that page 4006.

Mr. Chamberlist: Very well, but the position is quite clear who is being referred to and I take umbrage against it.

Mr. Paproski: We appreciate your comments sir, but Mr. Nielsen is not here at this time.

Mr. Chamberlist: Unfortunately he is not because I would say exactly the same thing to him.

Mr. Paproski: I can assure you he would be here if he was not at another meeting and in the House.

Mr. Chamberlist: Right.

Mr. Rock: I think the witness has a right to make a statement.

The Chairman: I think the witness has made a statement and now he will proceed.

Mr. St. Pierre: I was not complaining about the witness making a statement, I just wish to point out it is not in order.

Mr. Chamberlist: I just want to say it is totally in error and it is not true. I am no lackey of anybody.

Mr. Chairman, I do not wish to comment at all upon the housekeeping of the Northern Canada Power Commission, but I think one must look at the history of the NCPC in the Yukon and draw its own conclusions. When the plant was put in originally at Whitehorse, there were two 7,500 horsepower units put in and it was to be amortized over a period of 30 years with the funds set aside to be known as a contingency fund for emergencies. I take it that if we look at Section 10 of the existing Act we will find that the emergencies appear to be for areas where there were to be repairs carried out to the plant. After the contingency fund and the amounts of moneys to be taken up for the amortization of the plant, those moneys were to be placed into the hands of the consumers in some way so that the rates could be reduced.

• 1645

There has been a reduction, it is true, to the Yukon Electrical Company, who are a private enterprise distributing system. As far as I am concerned—and I must speak quite bluntly—the people of the Yukon Territory have been taking a royal screwing from both the NCPC and from Yukon Electric. I think that the time has come along when what has to be looked at is whether or not NCPC and Yukon Electrical Company are working in the

[*Interprétation*]

agents locaux; des décisions sont prises à Ottawa et ces honoraires reviennent aux laquais du Ministre et, à travers lui, aux deux autres laquais que sont pour lui les représentants élus du peuple,...

M. St. Pierre: Monsieur le président, je voudrais faire un rappel au Règlement; le témoin a le droit de faire ici toutes les déclarations qu'il veut, mais je ne pense pas qu'il puisse soulever une question de privilège. Je pense que ceci est réservé aux membres du Comité. Peut-être pourrait-il se contenter de faire sa déclaration.

M. Paproski: Je ne pense pas qu'il ait été fait mention de noms à la page 4006.

M. Chamberlist: C'est exact, mais on sait très bien de qui il s'agit et j'ai le droit de m'en offenser.

M. Paproski: Nous apprécions vos commentaires à leur juste valeur, monsieur, mais M. Nielsen n'est pas présent aujourd'hui.

M. Chamberlist: C'est malheureux, car je n'en aurais pas pour autant changé ma déclaration d'une virgule.

M. Paproski: Je puis vous assurer que s'il n'était pas retenu par une autre réunion à la Chmbre, il serait ici.

M. Chamberlist: Très bien.

M. Rock: Je pense que le témoin a le droit de faire une déclaration.

Le président: Je pense que le témoin a fait sa déclaration et nous allons poursuivre à présent.

M. St. Pierre: Je n'ai pas d'objection à ce que le témoin fasse une déclaration, mais j'aimerais que l'on s'en tienne au Règlement.

M. Chamberlist: Je voulais simplement dire que cette affirmation était totalement erronnée. Je ne suis le laquais de personne.

Monsieur le président, je ne veux faire aucun commentaire sur la gestion intérieure de la CENC, mais je pense qu'il suffit d'étudier l'évolution de la CENC dans le Yukon pour tirer ses propres conclusions. Lorsque l'usine a été installée initiallement à Whitehorse, il y avait des unités de 7,500 chevaux-vapeur et l'amortissement prévu était de 30 ans, avec prévision de fonds connue sous le terme de fonds de réserve ou fonds d'urgence. Si on s'en tient à l'article 10 de la loi actuelle, ces fonds d'urgence devaient être réservés aux réparations concernant l'usine. Déduction faite des sommes utilisées pour l'amortissement et le fonds de réserve, ces sommes devaient être mises à la disposition des consommateurs de manière à permettre des réductions tarifaires.

Il est exact de dire que la *Yukon Electrical Company,* qui est une entreprise privée de distribution, a abaissé ses tarifs. En ce qui me concerne, et je parlerai en toute franchise, quitte à être brutal, je pense que la population des territoires du Yukon a été prise entre le marteau et l'enclume représentés par la CENC et la *Yukon Electric.* Je pense que la question qu'il faut poser maintenant est la suivante: est-ce que la CENC et la *Yukon Electrical Company* travaillent dans l'intérêt de la population du Yukon ou est-ce qu'elle cherche à créer, pour leur propre bénéfice, un complexe dans le nord du Canada, sans tenir

[*Text*]

interest of the people of the Yukon, or whether they propose to create for themselves a Northern Canada complex, completely Northern Canada, without remembering that the Yukon has its own geographical and political borders.

I think that Section 10 as it exists now at least gives some protection, where it is made clear what the funds in the contingency are to be used for.

When we read under Section 10 (b):

> (b) the cost of operating, maintaining and repairing that plant,...

I keep in mind "that plant."

> ...and the payment of charges or rentals in connection therewith;

I think these these are the important words there. Members of the Yukon Territorial Council are not in any way objecting to looking after our brothers and helping to pay for those people in Old Crow or any other small community in the Yukon. But we strongly object that the funds derived from profits of the use of the electrical consumption in the Whitehorse area are going to be used in remote parts of the Northwest Territories. We feel that it would be most improper for us to recognize that this is the right way to go about these things.

It has often been said that the Yukon has to become self-sustaining, and yet if continuously the opportunities are eroded from the people of the Yukon, where they cannot profit from the natural and mineral resources that are within—and I take power as a natural resource because of the water that we have in there—then I say that the policy must fail.

Mr. Chairman, what is really required is a statement of policy by the federal government, whether it could be a distribution policy, or is it to be one of a public utilities corporation in the Yukon? I would draw the members' attention to some remarks that were made by a former Deputy Minister of Indian Affairs and Northern Development in a speech in November 1970, when he said:

> For example, the latest report of the advisory committee on Northern development requires 250 pages to list them briefly and report upon a range of activities involving close to 30 major federal departments and agencies. Such departments and agencies have been involved in the provision of transportation facilities and power.

He went on to say, "Whereas in 1959," and then he went on to talk about mining. He said:

> The combined mining output was so much; 37 million in 1968. It increased to 145 million.

The most important thing is this. He said that this is where there has been a wrong conception about what is taking place in the Yukon. Power is very important here. He said:

> Of those who have moved to the North from elsewhere in Canada or other parts of the world, it is a reasonable assumption that close to 60 per cent are living there temporarily without the lasting roots that normally tie us strongly to our community.

This is an absolute false statement. This is not so. Then he made a very important remark, and this is where I feel that the importance is now.

[*Interpretation*]

compte du fait que le Yukon a ses propres frontières géographiques et politiques.

Je pense que l'article 10 précise de manière extrêmement claire l'utilisation qui doit être faite des fonds de réserve, et cela constitue une protection.

Lorsqu'on dit, à l'article 10 b):

> b) le coût de fonctionnement, d'entretien et de réparations de l'usine,...

Je garde le mot «cette usine» présent à l'esprit.

> ...et le paiement de frais ou locations qui en découlent;

Je pense que ce sont là les mots importants. Les membres du Conseil territorial du Yukon ne voient absolument aucune objection à l'idée de payer pour leur prochain, telle que les populations de Old Crow ou de toutes autres petites localités du Yukon. Mais ce à quoi nous nous opposons avec fermeté, c'est que les fonds provenant de bénéfices dérivant de l'utilisation de l'électricité dans la région de Whitehorse soient utilisés dans des zones éloignées des Territoires du Nord-ouest. Nous pensons qu'il nous serait tout à fait préjudiciable de reconnaître un tel état de faits.

On a souvent dit que le Yukon devait devenir autonome, et cependant je pense que, à partir du moment où on nous empêche de profiter de nos ressources naturelles et minérales, et je pense en particulier à celles dont nous disposons en raison de nos richesses en eau, il y a échec dans la politique.

Monsieur le président, ce dont nous avons en fait besoin, c'est une déclaration provenant du gouvernement fédéral sur le caractère public ou privé des opérations qui se déroulent au Yukon. Je voudrais attirer l'attention des députés sur un certain nombre de remarques qui ont été faites par un ancien ministre adjoint des Affaires indiennes et du développement du Nord, lors d'un discours prononcé en novembre 1970:

> Ainsi, il faut 250 pages pour énumérer brièvement les activités indiquant environ une trentaine de ministères et d'agences fédéraux. C'est ce qui ressort du dernier rapport du Comité consultatif du développement du Nord. L'objecif de ces ministères et de ces agences était la fourniture d'énergie et la mise au point d'un réseau de transport.

Le Ministre a ensuite parlé des mines et il a déclaré:

> En 1968, l'ensemble de la production minière était de 37 millions. Il fut par la suite porté à 145 millions.

Le point crucial est le suivant. Il a dit que c'était là que résidait la faiblesse dans les opérations dans le Yukon. L'énergie est ici très importante. Il a dit:

> Il est raisonnable de penser qu'au moins 60 p. 100 des personnes qui se sont rendues dans le Nord, qu'elles viennent du reste du Canada ou qu'elles viennent de l'étranger, n'y vivent que temporairement et qu'elles n'y ont pas les avantages qui, normalement, nous retiennent à notre communauté.

C'est une déclaration absolument erronée. C'est faux. Il a fait ensuite une remarque très importante, sur laquelle je voudrais insister.

> Le secteur privé participe également et de manière extrêmement importante au développement du Nord.

[*Texte*]

• 1650

Northern development is also taking place in conjunction with yet another partner, of course, and a critically important one in the form of a private sector. In all of this, however, the government has not lost sight of the need to make certain that in total it creates those conditions conducive to private development. Development funds must be attracted to the North; therefore, of a magnitude not too clearly envisaged, although how this can best be done is still not clear.

Mr. Chairman, we have to ascertain from the government whether it is contemplated that the NCPC is to be a government-controlled utility, for instance an instrument of public policy or not. If it is an instrument of public policy, I cannot understand it. I am sure members of the Committee will stop to think why these words would be spoken:

...the need for federal involvement in the North remains very strong, and indeed, has increased as we have come to realize the North's great resource potential, as well as its relatively fragile ecology. Yet a healthy local society, and local involvement in development is vital to all of us, and it is quite certain that we will have to give continuous attention to the constitutional and social development of the North, both because these are important objectives in themselves and because they are inextricably entwined with economic development.

He says then, and I have not mentioned it, but this is Mr. MacDonald, the former Deputy Minister of Northern Affairs who is giving a statement.

He says:

Along with both federal and territorial government involvement, therefore, we need private, high-risk, high-reward developers, imbued with the tough minded managerial, commercial orientation needed in the North and yet conscious, too, of their broader responsibility. It is to such a vigorous partnership between local inhabitants, their governmental institutions, private enterprise and the Federal Government that we must look for the successful development of the Canadian North. It is a happy circumstance that such a partnership can bring immense benefits to each of those involved as well as to the people of Canada of a whole.

One gets lost completely when your hear statements like that, and this man, of course, was the head of NCPC. You get involved with statements of that nature, and you start thinking now, what are we being told? Here we are told one thing by one person, who was the head of NCPC at one time, and then we are told an entirely different story. I think we have to work out ways and means of whether we are going to have a public policy relating to the manufacture of electrical energy and the distribution of electrical energy by NCPC; whether they are going to take over the whole distribution system, or whether they are going to live in peace with the private entrepreneurs and say, "You look after the distribution, we will look after the power".

[*Interprétation*]

Le Gouvernement n'a pas perdu de vue le fait qu'il faut créer des conditions favorables pour attirer le secteur privé. Les fonds destinés au développement devraient attirer vers le nord. Par conséquent, on ne sait pas combien d'argent sera nécessaire, ni même qu'elle est la meilleure méthode à employer.

Monsieur le président, il faut absolument que nous sachions comment le gouvernement envisage la CENC, à savoir si pour lui il s'agit d'un service public, contrôlé par l'administration, et par là même un instrument de service public ou non. S'il s'agit d'un instrument de politique publique, je ne peux le comprendre. Je suis sûr que les membres du Comité prendront une pose et se demanderont pourquoi telles paroles ont été prononcées:

Il est nécessaire que le gouvernement fédéral continue à agir dans le nord et cette nécessité est accrue par la connaissance que nous avons à présent de l'immense potentiel de ressources représentées par le nord en même temps que sa fragilité due à son écologie. Par conséquent il est vital pour nous que la société y soit saine, que les communautés locales s'intéressent au développement, et il est inévitable que nous devons concentrer notre attention de manière continue sur le développement social et constitutionnel du Nord à la fois parce que ces objectifs sont importants en eux-mêmes, mais également parce qu'ils sont intimement liés au développement économique.

Je vais à présent citer une déclaration faite par M. MacDonald, ancien ministre adjoint des affaires du Nord canadien.

Il dit:

Nous avons non seulement besoin de la participation du gouvernement fédéral et des autorités territoriales, mais également de promoteurs et d'investisseurs privés courageux, hardis, orientés vers le profit tout en étant pleinement conscients de leurs responsabilités plus larges. C'est seulement par cette action conjuguée des habitants, de leurs institutions locales, de l'entreprise privée et du gouvernement fédéral que nous parviendrons à un développement heureux du Nord canadien. Nous pouvons être certain qu'une telle coopération sera immensément profitable à tous ceux qui y prendront part, mais également à l'ensemble du peuple du Canada.

De telles déclarations vous font perdre la tête. N'oublions pas, messieurs, que cet homme était à la tête de la CENC. Lorsque vous entendez de tels discours vous vous posez la question qu'est-ce que l'on est en train de nous dire? Vous entendez dire quelque chose par quelqu'un qui était à la tête de la CENC, puis on vous raconte une histoire totalement différente. Il faut absolument que nous sachions si la production et la distribution d'électricité par la CENC sera un service public; nous devons également savoir si la CENC prendra en main le système de distribution dans son ensemble ou si, au contraire, nous pourrons tranquillement traiter avec les entrepreneurs privés et dire: «Vous vous occupez de la distribution nous nous occupons de l'énergie».

Je pense que les prévisions faites par la CENC en matière d'installations dieselles étaient parfaitement erronées. Ma profession est celle d'un ingénieur électricien, et

[*Text*]

I think the NCPC has done some very poor planning in spending money on diesel plants. I am electrical engineer by profession, I was responsible for putting the electrical installation in 1956, 1957, 1958 in the Whitehorse Rapids, so I am speaking from personal experience in these areas, so I know what I am talking about. It seems to me that the piecemeal operation of putting diesel plants in, when with a little forethought planning could have been done years ago for the requirements that are forever coming forward now, the need for greater electrical energy to build up the North so that we can encourage our people to come to the North to operate, shows that there was poor management in the past.

I am pleased to say, and I offer kudos at this time, that the management of the Northern Canada Power Commission in the last couple of years, has been far, far superior to what it was in the past. Most people in the Yukon appreciate this, and I commend them for the stands that they have taken. If NCPC, Mr. Chairman, is not concerned about the Yukon separately but wishes to bulk it in with the whole of the North and make us bear the brunt of it when the Whitehorse Rapids power development has been a profitable operation, then why not transfer the ownership of the plants to the Yukon Territorial government so that we can derive some benefits, so that we can stand on our own feet before very long?

The government has continuously said to us, "When you are able to produce sufficient revenues to look after yourself, then we can think in terms of helping you look after yourself." Well, here is an opportunity to do this.

• 1655

A very worrying point of view with NCPC—and this is something that has to be answered—we are concerned in the Yukon that we have a public utilities commission so that we can control the Yukon Electric and its rates, and also control the NCPC and its rates. But the NCPC have continuously refused to abide by a public utilities commission, if legislation was brought in by the Yukon legislative council to have that. The Yukon Electric have said they will abide by it. NCPC have said, no, we will not abide by it. This gives us another problem.

There have been two areas where it has been suggested that there could be some large operations, a large generating plant, a hydro-generating plant put in. One is in the Northwest Territories in the Great Bear Lake district, and one is at Granite Canyon of the Pelly River tributary. It is obvious that in the Yukon want to see the proposed plant built in Granite Canyon, although one report that I did see—I think it was the Ingledow report—suggested that there were some 300 megawatts maximum that could be produced there.

There has been some suggestion that it would be much more economical and sufficient to operate a 60-megawatt unit. This is fine, because the cost of installation and transmission would be much cheaper. There would be only approximately 200 miles of transmission line, and about 95 to 105 miles to connect up with an existing line running to the Faro Anvil district, which is quite a large mining area, and where the potential—some of the mining companies that are working in this area and doing exploration work in that area will come into effect.

[*Interpretation*]

j'ai été chargé de l'installation rapide de Whitehorse en 1956-57 et 1958; par conséquent je peux me fonder sur mon expérience personnelle pour parler. Je connais ces régions comme ma poche. Je pense que les dispositions fragmentaires consistant à installer ça et là des installations diesel alors qu'une planification d'ensemble était nécessaire si l'on voulait installer un réseau électrique suffisant pour l'ensemble du Nord démontrent amplement que la gestion du passé était maladroite.

Je suis heureux de dire que la gestion de la CENC au cours des dernières années a été de loin supérieure à ce qu'elle était l'an passé. La plupart des gens dans le Yukon s'en rendent compte et je leur rends grâce pour les dispositions qu'ils ont prises. Si l'intention de la CENC n'est pas d'essayer de régler les problèmes du Yukon de manière séparée, mais de les englober dans un ensemble concernant le Nord tout entier tout en nous faisant porter le fardeau du projet de développement des rapides du Whitehorse dans le cas d'une réussite, je ne vois pas pourquoi nous ne transfèrerions pas la propriété des installations au gouvernement territorial du Yukon de manière à en tirer quelques profits et devenir autonomes.

Le gouvernement nous a dit sans cesse: «Lorsque vous serez en mesure d'avoir des revenus suffisants pour subvenir vos propres besoins alors nous pourrons commencer à vous aider.» Eh bien, je pense que cest là l'occasion de le faire.

Ce qui inquiète beaucoup la CENC, et voilà une question à laquelle nous exigeons une réponse, c'est qu'il y a au Yukon une Commission des services d'utilité publique et nous pouvons régir la *Yukon Electric* et contrôler ses tarifs; nous pouvons également régir la CENC et ses tarifs. Mais la CENC n'a jamais voulu se soumettre à une Commission des services d'utilité publique, au cas où la législation proposée par un conseil législatif du Yukon l'exigeait. La *Yukon Electric* est disposée à se soumettre. La CENC a nettement refusé. Cela nous crée un nouveau problème.

On a mentionné deux sites où de grandes entreprises pourraient être installées, une usine génératrice importante, une station hydro-électrique, l'un de ces sites dans les Territoires du Nord-Ouest étant le lac du Grand Ours et l'autre le *Granite Canyon,* sur un affluent de la rivière Pelly. Il va sans dire que les citoyens du Yukon désirent que les installations projetées soient construites à *Granite Canyon,* bien qu'un des rapports que j'ai lus—il me semble que c'était le rapport *Ingledow*—indiquant un maximum de 300mg.

Il a été question qu'il serait beaucoup plus économique d'exploiter une unité de 60mg et que cela suffirait. L'idée est bonne, car le coût des installations et de la transmission serait beaucoup réduit. Il y aurait environ 200 milles de ligne de transmission et quelque 95 à 105 milles pour faire la jonction avec les lignes déjà installées jusqu'au district de Faro Anvil, région minière fort étendue, et où le potentiel des mines déjà actives dans la région ou qui y font de l'exploration minière, auraient leur rôle à jouer.

Je ne puis envisager cette idée ridicule, et elle est ridicule, qu'on fasse des installations dans les territoires du Nord-Ouest pour transmettre l'énergie à 300 milles. C'est évidemment une façon de dire, à nos yeux, que toute l'étendue septentrionale doit absorber notre attention.

[*Texte*]

I cannot see the ridiculous thought really, and I say it is ridiculous, that the suggestion come forward to build one in the Northwest Territories and then transmit for 300 miles. Obviously it is an attempt to say, as far as we are concerned, that the whole of the North is the thing that matters.

This is an opportunity, when we come here to hear the dialogue, Mr. Chairman, that the people in the Yukon are wanting. It is about time that the people in the Yukon and a thing like this should be considered. It is important that there be understanding that we are not peasants in the North. I have been before these Committees before and expressed myself that we are not second-class Canadian citizens, and we are not going to be referred to as second-class Canadian citizens, or treated as such.

The people are not becoming militant in the Yukon, but we are getting real fed up to the teeth when decisions are being made here without us being consulted, or even after we are being consulted, and then there is nothing done about it.

We appreciate the fact that NCPC have a problem. They have a problem because they have tied themselves in such a way that they really do not want to buy Yukon Electric out, because if they buy Yukon Electric out they will be spending a lot of the taxpayers money to do it, and yet at the same time they encourage them continuously to be in competition with themselves.

Just to give a brief rundown, so that we know what we are talking about when we are talking about the Yukon Electric phase of this, I want to make it clear that I am not arguing one way or the other for private power against public power. I want to get the best deal for Yukon that is possible. If NCPC can give it to us, we want NCPC. If Yukon Electric can give it to us, we want Yukon Electric. If they can both give it to us by working together, then we want them both. But we do not want to be used as the football. In 1957, the then owners of the Yukon Electrical Company had their plant and equipment evaluated by a professional engineer, a man by the name of Thomas. He gave as evaluation for the Yukon Hydro and the Yukon Electrical Company, which were two separate companies, $610,000 and $415,690 respectively. After the book depreciation and other things were taken off, it brought it down to a net book value of $289,000 for Yukon Hydro—I am speaking in round dollars now—and $131,000 for the Yukon Electrical Company, which made a total of about $420,000.

• 1700

I have heard the officers of the Yukon Electrical Company talk about the millions of dollars they have invested in the Yukon and I question that very much. I think I should bring to the attention of members of the Committee that in 1960 I raised a question at that time—there was some publicity about it and some of you would remember it—where the Department of National Defence, which was then in the Yukon, sold to the Yukon Electrical Company, for the sum of $1, $500,000 worth of electrical equipment, generators, power systems and power transmission lines and the like. They moved the plants, sold the plant building, then moved the generating plants to various communities; this is how Yukon Electrical Company were able to build themselves up in various communities in the Yukon.

There have been suggestions that they have franchises; well, they have franchises that have been granted by

[*Interprétation*]

Nous avons enfin l'occasion, monsieur le président, d'entendre le dialogue que tous les gens du Yukon écoutent. Il est à peu près temps que les citoyens du Yukon et la réalisation d'un projet de ce genre soient à la fois considérés. Il importe qu'on sache que nous ne soyons pas des paysans, nous les gens du Nord. J'ai déjà comparu devant les comités et déclaré que nous ne sommes pas des citoyens canadiens de seconde classe et nous ne tolérerons pas d'être considérés ou traités comme des citoyens canadiens de seconde classe.

Nous n'avons pas encore d'activistes au Yukon, mais nous en avons par-dessus la tête des décisions prises ici sans que nous soyons consultés ou même après consultation, mais sans donner suite à cette consultation.

Nous n'ignorons pas que la CENC a des difficultés. Elle a des difficultés parce qu'elle s'est mise dans une telle posture qu'elle ne veut vraiment pas acheter la *Yukon Electric* car, si elle acquiert la *Yukon Electric*, elle devra dépenser pour le faire une grande part du trésor public et, néanmoins, oblige la société à se concurrencer elle-même.

Je vous donne un bref aperçu afin que nous sachions de quoi nous parlons quand nous parlons de la phase du projet concernant la *Yukon Electric*. Je veux qu'on comprenne bien que nous ne posons pas d'argument en faveur de l'entreprise privée contre l'entreprise publique. Je cherche à obtenir la solution la plus avantageuse pour le Yukon. Si la CENC peut mieux nous servir, nous voulons la *Yukon Electric*. Si les deux peuvent mieux nous servir en travaillant ensemble, nous voulons le service des deux. Mais nous ne voulons pas du jeu du chat et de la souris. En 1957, les propriétaires d'alors de la *Yukon Electrical Company* ont fait évaluer leurs usines et leurs installations par un ingénieur professionnel, un nommé Thomas. Il a évalué la *Yukon Hydro* et la *Yukon Electrical Company*, deux sociétés indépendantes, à $610-000 et $415,690. Soustraction faite de la dépréciation comptable et autres radiations, la valeur au livre a été réduite à $289,00 pour la *Yukon Hydro*—je parle en chiffres nets—et $131,000 pour la *Yukon Electrical Company*, soit un total d'environ $420,000.

J'ai entendu des directeurs de la *Yukon Electrical Company* parler de quelques millions de dollars investis dans la *Yukon*; les gens doutent beaucoup. Je crois devoir signaler aux membres du Comité qu'en 1960 j'ai soulevé une question qui a fait un peu de tapage et certains membres du Comité s'en souviendront peut-être, quand le ministère de la Défense nationale, qui avait à cette époque des établissements au Yukon, a vendu à la *Yukon Electrical Company*, pour une somme d'un dollar, pour $500,000 d'équipements électriques, générateurs, installations énergitiques et lignes de transmission et le reste à l'avenant. Ils ont déménagé les installations, vendu le bâtiment, puis réinstallé les stations génératrices en divers endroits; c'est ainsi que la *Yukon Electrical Company* a pu prospérer en divers endroits au Yukon.

On a parlé de concessions au sujet de cette société; si elle a bénéficié de concessions, elles ne lui étaient pas accordées en vertu des règlements mais contrairement à la loi du Yukon qui ne renferme aucune disposition permettant de les accorder, de façon que la *Yukon Electrical Company* n'a pas de concessions. Je n'ai absolument aucun doute à ce sujet. Néanmoins, la société continue d'être exploitée comme tronçon actif du réseau de distribution d'énergie électrique au Yukon.

[*Text*]

way of ordinances but they conflict with the Yukon Act and there were no powers to grant them franchises so the Yukon Electrical Company have no franchises. There is no doubt about that in my mind. But nevertheless they are operating as a viable part of the electrical supply network in the Yukon.

I think what is necessary more than anything else as far as NCPC is concerned is to say to the people of the Yukon that we are not out to do you harm, and show it by saying when you make profits out of the plants that are in the Yukon that we will then give that benefit to you by reducing the cost of charges to the distributor as the Yukon Electrical Company is in Whitehorse, or the charges direct to the consumers in areas where the Yukon Electrical Company are operating and distributing themselves.

There seems to have been a laxity in not wanting to recognize the fact that the people in the Yukon are concerned about the best possible services that they can get. I think there is a need for NCPC to look at the fact that they are being outstripped in service conductivity by the Yukon Electrical Company which have a good operation and are giving service to the public up there. NCPC are improving. As I say, I do not want to talk about the housekeeping, I want to pass on to members of the Committee, Mr. Chairman, that the members of the Yukon Territorial Council mainly are concerned that the profits of the plants in the Yukon are not spent in the Northwest Territories, this is the main thing.

If there is a plant to be constructed it should be constructed in the Yukon. We in the Yukon look forward to the time that we can take over our own operations and stand on our own feet. I think NCPC can show that they understand that position and should try and let us have the benefits from that at some future time.

I will be pleased to answer any questions.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Chamberlist. Mr. St. Pierre.

Mr. St. Pierre: Yes, Mr. Chairman. Mr. Chamberlist, you are very positive in stating that you want any power plants built within the boundaries of the Yukon.

Mr. Chamberlist: No.

Mr. St. Pierre: Well that is what I understood from your last remarks.

Mr. Chamberlist: Let me just put it this way, let me expand it. If there is to be a power plant built and it is for the purpose of supplying electrical energy within the Yukon, I am suggesting this is the most likely and the proper place to build it. If, for instance, there is a need for electricity in peripheral areas, there is no reason why the Yukon plant cannot supply to the other areas. Now I know the question that Mr. St. Pierre has put forward is on the basis that if a plant was built in the Northwest Territories...

Mr. St. Pierre: Or British Columbia?

• 1705

Mr. Chamberlist: If it was built in British Columbia I would feel very strongly about it because I would not

[*Interpretation*]

Je pense que ce qui importe surtout à l'égard de la CENC, c'est de déclarer à la population du Yukon qu'elle n'a pas l'intention de nuire et le démontrer en affirmant que, lorsque les installations du Yukon seront rentables, le bénéfice reviendra à la population des frais du distributeur, comme pour la *Yukon Electrical Company* à Whitehorse, où les tarifs des usagers là où la *Yukon Electrical Company* fait de l'exploitation et distribue elle-même l'énergie.

On semble avoir hésité à reconnaître le fait que les citoyens du Yukon tiennent à obtenir le meilleur service possible. Je ne pense pas que la CENC doive se préoccuper du fait que la *Yukon Electrical Company* lui dame le pion pour ce qui est du service de distribution qui est excellent et dessert la population. La CENC s'améliore. Je ne veux pas toucher à la régie interne, je veux simplement signaler aux membres du Comité, monsieur le président, que les membres du Conseil territorial du Yukon se tourmentent surtout à la pensée que les bénéfices d'installation du Yukon ne sont pas dépensés dans les territoires du Nord-Ouest; c'est là notre brandon de discorde.

Si l'on doit construire une usine d'énergie, elle doit l'être au Yukon. Les citoyens du Yukon aspirent au jour où ils pourront assumer l'exploitation de leur propre centrale de façon autonome. Il me semble que la CENC pourrait manifester cette intention et nous en donner les moyens dans un avenir plus ou moins lointain.

Je me ferai un plaisir de répondre aux questions.

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Chamberlist. Monsieur St. Pierre.

M. St. Pierre: Oui, monsieur le président. Monsieur Chamberlist, vous affirmez de façon très positive que vous voulez toutes installations génératrices d'énergie installées à l'intérieur des frontières du Yukon.

M. Chamberlist: Non.

M. St. Pierre: C'est ce que j'ai cru comprendre d'après vos dernières observations.

M. Chamberlist: Permettez-moi de vous l'expliquer comme ceci, d'élaborer un peu. Si une usine hydro-électrique est construite pour dispenser l'énergie électrique au Yukon, je dis que ce serait l'endroit le plus probable et le plus propice pour y installer. Si, par exemple les régions avoisinantes ont besoin d'électricité, il n'y a aucune raison pour que le Yukon ne déserve pas ces régions. Je saisis maintenant que la question posée par M. Saint-Pierre faisait allusion à des installations qui seraient construites dans les territoires du Nord-Ouest,...

M. St. Pierre: Ou en Colombie-Britannique?

M. Chamberlist: Si l'usine était construite en Colombie-Britannique, j'en éprouverais un vif ressentiment, car je

[*Texte*]

give Mr. Bennett any more help than he has already got. That is the way I feel but I would see nothing wrong if a plant was being built in the Northwest Territories and the supply was being sold to the Yukon. This is fine because we can profit from the supply. I am not objecting to that nor do members of the Territorial Council. We are saying we would prefer that the plant be built in the Yukon, but where the plant is in the Yukon and the plant makes profits as a result of energy sold to people in the Yukon, then those profits should not go to any other place but should remain for the benefit of the Yukon.

Mr. St. Pierre: I am thinking, to make my question a little more clear, of a situation which is hypothetical, I must say at the moment, but of a plant in British Columbia or a plant at the Great Bear site whose primary purpose would be to serve areas outside the Yukon. In the case of British Columbia, and in the case of the Great Bear dam and hydro project it would be for developments within the Mackenzie Valley, but assuming that large plants are normally more economic and produce cheaper power than small ones, assuming that from this the Yukon could get power at a cheaper rate than it could generate within its own borders, would you still be opposed to an operation in this manner?

Mr. Chamberlist: No. I repeat that we would prefer that we would have the plant, but we are interested in the best deal possible, and if we can get cheaper power in the Yukon by it coming from the Northwest Territories I do not...

The Chairman: Is this the general feeling of the Yukon Territorial Council?

Mr. Chamberlist: I think it is. We are interested in the best deal, but we are interested in getting the plant in the Yukon.

Mr. St. Pierre: The Committee has had evidence that assuming sufficient market develops in the Mackenzie Valley, and of course no plant is economic unless you have a place to sell your power, but assuming that it develops, that the Great Bear will produce far cheaper power than Granite Falls can because of the sizes of the two operations and the economies of scale.

Mr. Chamberlist: I have not seen the statistics. I would like to give a technical reply to that, but the statistics have not been shown and if anybody has got them they have been concealing it.

Mr. St. Pierre: I think they are on the Committee records.

Mr. Chamberlist: I have not seen them, but I would say this much. If anybody understands the cost of installation of transmission lines and over that country and that area there it would picture the many, many miles of travel, of putting lines up, from Great Bear Lake into the Yukon Territory for a distance of—I think it is—300 miles or a little better that they would have to put it. Is this right, Mr. Lowe, is it about 300 miles?

The other way would only be about 100 miles to connect up to the existing lines, because there is a line now

[*Interprétation*]

ne suis pas d'avis que M. Bennett reçoive encore plus d'aide qu'il n'en a eu jusqu'à présent. Voilà ce que je pense, mais je ne m'opposerai pas du tout à ce que des installations soient construites dans les territoires du Nord-Ouest et l'énergie vendue au Yukon. Ceci serait bien car nous profiterons de l'énergie. Je ne m'oppose pas à ce genre de projet non plus que les membres du Conseil territorial. Nous déclarons préférer que l'usine soit construite au Yukon, car si l'usine se trouve au Yukon et est rentable par suite des ventes usagées du Yukon, les bénéfices doivent aller au Yukon.

M. St. Pierre: Je vais essayer de faire plus claire une situation hypothétique pour le moment du moins, d'une usine établie en Colombie-Britannique ou au site du Grand Ours et dont l'utilité première serait de desservir les régions en dehors du Yukon. Dans le cas de la Colombie-Britannique et celui du barrage du Grand Ours et du projet hydro-électrique, il s'agirait d'installations dans la Vallée du fleuve Mackenzie; mais, supposant que les grandes centrales sont ordinairement plus économiques et produisent l'énergie à meilleur marché que les petites centrales, supposant que le Yukon pourrait en obtenir à meilleur marché l'énergie, que dans ses propres générateurs, seriez-vous contre une exploitation de ce genre?

M. Chamberlist: Non. Je le répète, nous préférerions que l'usine soit sur notre territoire, mais nous tenons à conclure une aussi bonne affaire que possible et, si nous pouvons obtenir l'énergie à meilleur marché au Yukon parce qu'elle est transmise des territoires du Nord-Ouest, je ne...

Le président: Est-ce l'avis général du Conseil territorial du Yukon?

M. Chamberlist: Je le pense. Nous tenons à faire une bonne affaire; mais nous aimerions aussi que l'usine soit installée au Yukon.

M. St. Pierre: On a démontré au Comité que, si la demande était suffisante dans la Vallée du Fleuve Mackenzie et, naturellement, aucune installation n'est rentable à moins de pouvoir vendre l'énergie, mais supposant que la demande existe, l'usine du cite du Grand Ours produira l'énergie à beaucoup meilleur marché que celle de Granite Falls, à cause de la grandeur des deux installations et des probabilités économiques.

M. Chamberlist: Je n'ai pas de statistiques. J'aimerais répondre scientifiquement à cette question, mais les statistiques n'ont pas été publiées et si quelqu'un les possède, on les a gardées secrètes.

M. St. Pierre: Je pense qu'elles sont dans les comptes rendus du Comité.

M. Chamberlist: Je ne les ai pas vues mais j'ajouterai que, si on se fait une idée du coût des installations des lignes de transmission, et de la nature du terrain dans ces régions, on peut se faire une idée des milles à parcourir pour installer les lignes, du lac du Grand Ours jusque dans le territoire du Yukon sur une distance—je pense de trois cent milles ou peut-être plus. Est-ce exact, monsieur Lowe, environ 300 milles?

En sens contraire, il n'y aurait qu'une centaine de milles pour faire la connection avec les lignes déjà installées,

[*Text*]

that runs right from Whitehorse through to Faro via Carmacks. It would only mean running 100 miles or 90 miles. The cost of transmission there if they are amortizing that Whitehorse plant for 40 years to get their money back they might have to amortize the transmission line itself for 60 years the way the cost of installation is now.

Mr. Paproski: May I just interject with a supplementary question?

The Chairman: Go ahead.

Mr. Paproski: From what point to Granite Canyon—you were mentioning a point—from what point to Granite Canyon?

Mr. Chamberlist: From Granite Canyon to Carmacks is about 95 to 100 miles, and then it is about another 100 miles or so—I am just talking in round figures—to Faro.

Mr. Paproski: You have made a study on this, sir?

Mr. Chamberlist: Yes, I know the area very well.

Mr. Paproski: Of course you feel that Granite Canyon is preferable to Great Bear?

Mr. Chamberlist: Absolutely. There is still sufficient size in the area as well. I am sure they said it could be built with 300 megawatts as an amount. They indicated that they could get that amount out of that area. There is no reason why they cannot put two dams, one behind each other, two plants one behind each other 50 miles apart or something like that. It is feasible as well.

• 1710

Mr. Paproski: Mr. Chairman, do we have this on the record?

The Chairman: There have been a number of questions put to Mr. Lowe on this subject and Mr. Lowe has given us a number of answers. If the Committee is agreeable Mr. Lowe could perhaps clarify somewhat the points raised by Mr. Chamberlist on both the diesel plant installation in Whitehorse and the economics of the Granite Canyon and Bear Lake projects.

Mr. St. Pierre: Mr. Chairman, just one point, I am already 10 minutes late for another meeting. I only have a couple more questions, if I could complete them I would appreciate it, Mr. Chairman.

The Chairman: Fine; if you will complete your questioning then, Mr. Paproski, we could ask Mr. Lowe.

Mr. Paproski: Sure.

Mr. St. Pierre: The last two questions are just for clarification. First to Mr. Chamberlist, I understood you clearly to say that, from the Territorial Council point of view, you have no objection to, as you put it, helping out your poorer brothers in the isolated communities of Old Crow, etc., in the Yukon and you do not object to this equalization; you do not wish it to go beyond the boundaries of Yukon.

Mr. Chamberlist: That is correct.

[*Interpretation*]

car il y a une ligne présentement qui s'étend de Whitehorse par Faro en passant par Carmacks. Il suffirait d'étendre les lignes de 100 milles, peut-être de 90 milles. Le coût de transmission de cet endroit, si le coût de l'amortissement des installations de Whitehorse s'étend sur 40 années, supposerait l'amortissement du coût de la ligne de transmission même sur une longueur de 60 années au coût actuel.

M. Paproski: Me permettez-vous d'intervenir pour poser une question supplémentaire?

Le président: Très bien.

M. Paproski: De quel point jusqu'à Granite Canyon—vous avez mentionné un point—de quel point à Granite Canyon?

M. Chamberlist: De Granite Canyon à Carmacks il y a environ 95 à 100 milles, puis encore quelques centaines de milles—je donne des chiffres ronds—jusqu'à Faro.

M. Paproski: Vous avez étudié la question, monsieur?

M. Chamberlist: Oui, je connais très bien la région.

M. Paproski: Vous estimez naturellement que Granite Canyon est préférable au Grand Ours?

M. Chamberlist: Absolument. Il y a également encore assez d'espace. Je me souviens bien qu'on a parlé de trois cents megawatts. On prétendait pouvoir le produire dans la région. Il n'y a aucune raison pour qu'un barrage ne suive pas un autre barrage, une usine hydro-électrique une autre usine, à quelque cinquante milles de distance. Cela peut se faire.

M. Paproski: Monsieur le président, est-ce que ceci sera porté au procès-verbal?

Le président: Un grand nombre de questions ont été posées à ce sujet à M. Lowe et il y a répondu. Si le Comité est d'accord, je pense que M. Lowe pourrait éclaircir les points qui ont été soulevés par M. Chamberlist à la fois sur la question des usines diesels à Whitehorse et également en ce qui concerne l'aspect financier des projets du Granite Canyon et du Bear Lake.

M. St. Pierre: Monsieur le président, je suis déjà en retard de dix minutes pour une autre réunion. Il ne me reste que quelques questions et je vous serais gré de me donner la permission d'en terminer avec elles.

Le président: Très bien, lorsque vous aurez fini de poser vos questions, M. Paproski, nous pourrons à ce moment-là nous adresser à M. Lowe.

M. Paproski: Bien évidemment.

M. St. Pierre: Les deux dernières questions n'ont pour objet qu'un simple éclaircissement. M. Chamberlist, vous dites que vous ne voyez aucune objection à l'idée de venir en aide à vos frères isolés dans les localités de Old Crow, etc. dans le Yukon et que vous ne vous opposez pas à cette égalisation; cependant, vous ne voulez pas que cela dépasse le cadre du Yukon.

M. Chamberlist: C'est exact.

[*Texte*]

Mr. St. Pierre: I just wanted to put the same question to Mr. Wright, because I understood from what he said at the beginning, that the view of the Chamber of Commerce was that they wanted plants to stand individually on their own feet. I would like to be corrected on that, if I am wrong.

Mr. Wright: No, sir, that is not what we meant, I am sorry if I gave that impression. The thing is that under the NCPC Act as it is now, each plant is supposed to stand on its own feet.

Mr. St. Pierre: Yes, quite right.

Mr. Wright: What we ask is that the principle of plants operating within a zone be incorporated into the amendments to the act, but we do not ask that all plants within a zone have to stand on their own feet. We would not be opposed to equalization of rates within the Yukon Territory.

Mr. St. Pierre: Just so I am quite clear on what the view of your Chamber is, you would not object to equalization within the Yukon. Would you object to equalization within a zone which extended beyond the boundaries of the Y ukon?

Mr. Wright: No, sir, we would not, if it were an economic zone.

Mr. St. Pierre: I see.

Mr. Wright: We feel that the purpose of the zones is that the rates would be equal within the zones, if you understand what I mean.

Mr. St. Pierre: You would like to have the zone specified in the legislation.

Mr. Wright: No sir, we do not even ask for that. On page 18 of our brief, all we actually ask is that the principle of the establishment of zones be incorporated into the new act, that for instance where the change in the act now says that with regard to a surplus of funds these can be applied to any plant. The Chamber would ask that this be changed so it would apply to any plant within the zone in which the plant is situated.

Mr. St. Pierre: Thank you for that clarification. Thank you Mr. Chairman.

The Chairman: Does that complete your questioning?

Mr. St. Pierre: Yes, thank you.

The Chairman: Mr. Paproski, Mr. Thomson, are we in agreement that we will ask Mr. Lowe for some—or would you like further questioning?

Mr. Paproski: Yes, but before we do, I would like to know if there was a feasibility study made on the Great Bear compared with the Granite Canyon. I think the Committee should have this tabled along with...

The Chairman: Mr. Lowe, would you answer this question of Mr. Paproski's regarding the existence or nonex-

[*Interprétation*]

M. St. Pierre: Je voulais simplement poser la même question à M. Wright, car j'ai déduit ce qu'il disait au début de la séance que l'opinion de la Chambre de commerce était que les installations devaient être autonomes. Si je me trompe, je vous prie de me corriger.

M. Wright: Non, monsieur, je crains d'avoir mal été compris. A l'heure actuelle, en vertu de la loi sur la CUNC chaque usine est censée être autonome.

M. St. Pierre: C'est exact.

M. Wright: Nous demandons que le principe selon lequel l'usine devrait fonctionner dans le cadre d'une zone soit inclus dans les amendements portés à la loi, mais nous ne demandons pas que toutes les usines travaillant dans une zone déterminée soient autonomes. Nous ne sommes pas contre l'idée d'une égalisation des tarifs à l'intérieur du territoire du Yukon.

M. St. Pierre: Si j'ai bien compris la position de votre Chambre, vous n'êtes pas contre une égalisation dans les frontières du Yukon. Seriez-vous contraire à une égalisation qui s'étendrait à l'extérieur des frontières du Yukon?

M. Wright: Non, nous ne n'y opposerions pas, à condition qu'il s'agisse d'une entité économique.

M. St. Pierre: Je vois.

M. Wright: Nous pensons que le but des zones et l'établissement de tarifs égaux à l'intérieur de ces zones; si vous voyez ce que je veux dire.

M. St. Pierre: Vous voudriez que la loi précise exactement quelles sont les zones.

M. Wright: Non, monsieur, nous ne demandons même pas cela. A la page 18 de notre mémoire, tout ce que nous demandons c'est que le principe de l'établissement de zones soit inclus dans la nouvelle loi et que l'on puisse éventuellement transférer un excédent de fonds à une quelconque usine. La Chambre demande que les modifications soient apportées de manière à ce que les dispositions puissent s'appliquer à n'importe quelle usine dans la zone définie.

M. St. Pierre: Merci pour ces éclaircissements, je vous remercie monsieur le président.

Le président: Est-ce que vous en avez fini avec vos questions?

M. St. Pierre: Oui, merci.

Le président: Monsieur Paproski, Monsieur Thomson, êtes-vous d'accord pour que nous demandions à M. Lowe de prendre la parole ou y a-t-il d'autres questions?

M. Paproski: Oui, mais avant que nous le fassions, je voudrais simplement savoir si des études de rentabilité ont été effectuées dans la région du Grand Ours en parallèle avec le Granite Canyon. Je pense que ceci devrait être proposé au Comité en même temps que...

Le président: Monsieur Lowe, pourriez-vous répondre à la question de M. Paproski concernant l'existence ou la

[*Text*]

istence of a feasibility study on the comparative economics of the Granite Canyon development and the Bear Lake development, when you respond to the other points?

Mr. Paproski: Yes, and who made the feasibility study.

The Chairman: And if there was a feasibility study, who made it. Mr. Thomson, do you wish to raise a point?

Mr. Thomson: Mr. Chairman, on a point of order. First I would like to apologize to the witnesses for being late. I would like to apologize because I must leave now as I have responsibilities elsewhere, but I hope that the presentation that they made, whether it be maps, and I noticed a map on the back of one presentation, would be included in today's committee report, or separate as the case may be?

• 1715

The Chairman: I think we will agree unanimously to have any supporting documents included as a part of today's minutes.

Mr. Thomson: Thank you, Mr. Chairman. Again I apologize to the witnesses for having to leave early but I did want to know what you said and I will look at it later.

The Chairman: Mr. Lowe, perhaps you would care to make a comment or two on the points raised by Mr. Chamberlist. First could you answer Mr. Paproski's question? Does the feasibility letter exist. After you have talked about the economics of the Granite Canyon and Bear Lake developments, could you also make brief reference to the diesel plant criticism which Mr. Chamberlist raised regarding Whitehorse.

Mr. Lowe: Yes, Mr. Chairman. First of all, in the Granite versus the Bear, there was a study done a few years ago which Mr. Chamberlist referred to called the Ingle-Dow study which included the Pelly River and the Granite Canyon site. This study outlined approximate capital costs of developing the site in question. The Bear would be a fairly recent study and the Commission had done some preliminary work last summer on the Bear. Throughout the winter this has been followed up with some office feasibility studies on it. This is not published yet and we are going to follow through with more site investigation this summer on the Bear. We do not have a formal report at the present time. It has not been done and it probably will not be done until this fall. The Granite report is available I believe and I think it was tabled earlier.

The Chairman: On behalf of the members of the Committee, Mr. Lowe, Mr. Hunt gave us his assurance that he would make this report available. I am not sure that it has been made available but I know that Mr. Hunt did give us this assurance that he would obtain it and make it available to the Committee. Now if it has not been made available yet we will make sure that it is and it will be tabled before we finish consideration of this bill.

[*Interpretation*]

non-existence d'études de rentabilité comparatives sur l'aspect économique des projets de développement du Granite Canyon et du Bear Lake; vous pourriez par exemple y répondre en même temps que son autre point?

M. Paproski: Oui, et j'aimerais également savoir qui a effectué les études de rentabilité.

Le président: Monsieur Thomson, voulez-vous poser une question?

M. Thomson: Monsieur le président, il s'agit d'un rappel au Règlement. Je voudrais tout d'abord m'excuser envers les témoins pour mon retard. Je voudrais également m'excuser car je dois à présent vous quitter: j'ai d'autres responsabilités qui m'appellent ailleurs mais j'espère que tous les documents qu'ils ont présentés et je remarque ici une carte, seront inclus au procès-verbal de la séance d'aujourd'hui. Ou peut-être s'agira-t-il d'une présentation séparée?

Le président: Je pense que nous sommes tous d'accord pour inclure au procès-verbal des délibérations d'aujourd'hui tous les documents utiles.

M. Thomson: Merci, monsieur le président. Je m'excuse à nouveau auprès des témoins pour mon départ anticipé, mais je voudrais qu'ils soient rassurés que j'examinerai tous ces documents.

Le président: Monsieur Lowe, peut-être voudriez-vous faire un commentaire ou deux sur les points soulevés par M. Chamberlist. Tout d'abord, j'aimerais savoir si vous pourriez répondre à la question de M. Paproski. Est-ce que des études de rentabilité ont été effectuées? Une fois que vous aurez parlé de l'aspect financier des projets de Granite Canyon et de Bear Lake, vous serait-il possible de revenir à l'usine diesel et aux critiques dont elle a été l'objet par M. Chamberlist?

M. Lowe: Oui, monsieur le président. Avant tout, en ce qui concerne la comparaison entre Granite et Bear, je voudrais dire qu'une étude a été effectuée voici quelques années et dont M. Chamberlist a parlée; c'est une étude qui porte le nom de Ingle-Dow et qui comprend la rivière Pelly et la région du Granite Canyon. Cette étude mettait en relief les investissements nécessaires pour la mise en valeur de cette région. Une étude préliminaire a été faite au sujet de la région du Bear. Au cours de l'hiver, d'autres études ont été effectuées à ce sujet. Elles n'ont pas encore été publiées car nous devons faire d'autres recherches concernant la région du Bear. A l'heure actuelle il n'y a pas encore de rapport officiel. Je ne pense pas qu'il soit prêt avant l'automne prochain. Le rapport concernant la région du Granite Canyon est déjà prêt et je pense qu'il a été déjà présenté.

Le président: Monsieur Lowe, M. Hunt a donné au nom des membres de ce Comité l'assurance que ce rapport serait disponible. Je ne pense pas que nous l'ayions déjà eu entre les mains, mais je sais que M. Hunt nous a promis qu'il le mettrait à la disposition du Comité. Quoi qu'il en soit, nous l'examinerons avant d'en terminer avec l'examen de ce bill.

[*Texte*]

Mr. Wright: May I ask if you people have seen a paper which was presented at one of the northern resources conferences in Whitehorse?

The Chairman: I wonder if it meets with the agreement of the Committee whether we could circulate to all the members of the Committee through our clerk copies of an article which has just been referred to us by Mr. Wright. It is entitled *Potential Hydro Power Resources of the Yukon* and it was written by H. T. Ramsden, Engineer, with the British Columbia and Yukon District Water Resources Branch of the Department of Northern Affairs and National Resources in Vancouver. It was delivered to the Northern Resources Conference at Whitehorse, Yukon, on March 22, 1963. For the interest of members of the Committee, we could perhaps agree to have it circulated although it seems to be a fairly lengthy report. I would hesitate to ask to have it appended to our minutes of today without at least looking through it and deciding whether it would be useful.

Mr. Paproski: All right, we could decide at the next meeting. But this Ingle-Dow report was made in 1960 I presume.

Mr. Lowe: No, I think it was 1967.

Mr. Paproski: You have no other report that were made in the last year on the Great Bear?

Mr. Lowe: No formal reports at this time. We have a series of letters and sketches and estimates, but that is all we have so far.

• 1720

Mr. Paproski: I think the whole Committee should be brought up to date on what is happening. After all, we are going to recommend to the government what we think should be done. Therefore I think that maybe we should, Mr. Chairman, update our report as far as the Great Bear project is concerned.

The Chairman: I think this was the purpose of our having Mr. Lowe before us right now as a witness, that he can bring us as up to date as we can be brought up to date verbally here today.

Can you, Mr. Lowe? Are there documents and pieces of information that would bring us even further up to date if we were to have them in our hands?

Mr. Lowe: I think I could summarize what we have found to date on the Great Bear River. In terms of hydro potential it has—I think I mentioned it in previous testimony—something like 360 megawatts of output, or potential in two or three of four sites. It lends itself to stage development much better than the Pelly River does, and it is also a cheaper power source in terms of dollars per kilowatt.

When Mr. Chamberlist discussed the cost of power, he is entirely right when he quotes the transmission distances, in that it is roughly 100 miles from the Pelly River down to Carmacks, where it would tie in with an existing transmission line which the commission built in

[*Interprétation*]

M. Wright: Puis-je vous demander si vous avez eu connaissance d'un document qui avait été présenté lors d'une des conférences sur les ressources du Nord à Whitehorse?

Le président: J'espère que les membres du Comité sont d'accord pour que nous diffusions à tous les membres du Comité, par l'intermédiaire de notre greffier, les exemplaires d'un article dont M. Wright vient de nous parler. Cet article porte le titre «les ressources hydrauliques potentielles du Yukon», et il est rédigé par M. H. T. Ramsden, ingénieur, qui travaille pour la Branche des ressources en eau de la Colombie-Britannique et du district du Yukon du ministère des Affaires du Nord et des ressources nationales, à Vancouver. Cet article a été exposé lors de la conférence sur les ressources du Nord à Whitehorse, au Yukon, le 22 mars 1963. Je pense qu'il serait intéressant de distribuer cet article aux membres du Comité, bien qu'il s'agisse d'un document assez long. Je ne suis pas certain qu'il sera nécessaire de l'annexer au procès-verbal de notre réunion d'aujourd'hui avant de l'avoir parcouru.

M. Paproski: Très bien, nous pourrons en décider à la prochaine réunion. Mais je pense que ce rapport Ingle-Dow a été présenté en 1960.

M. Lowe: Non, je crois qu'il l'a été en 1967.

M. Paproski: Vous n'avez aucun des autres rapports qui ont été faits l'année dernière au sujet du Great Bear?

M. Lowe: Non, il n'y a pas de rapports officiels jusqu'à présent. Nous disposons d'une série de lettres, de rapports, de prévisions, mais c'est tout ce que nous avons en notre possession jusqu'à présent.

M. Paproski: Je pense que tout le Comité devrait être mis au courant de ce qui se passe. Après tout, nous allons recommender au gouvernement ce que nous pensons qui doit être fait. Par conséquent, je pense que nous devrions peut-être, monsieur le président, remettre notre rapport à jour pour ce qui est du projet du lac du Grand ours.

Le président: J'étais sous l'impression que c'était pour cela que nous avions M. Lowe comme témoin ici, afin d'être mis au courant aussi exactement que possible verbalement dès aujourd'hui.

Le pouvez-vous, monsieur Lowe? Avez-vous des documents, certaines informations qui pourraient nous mieux renseigner si nous les avions à notre disposition?

M. Lowe: Je pense pouvoir résumer nos observations relatives à la rivière du Grand ours. Son potentiel hydroélectrique—je pense avoir mentionné au cours d'un témoignage précédent—serait de quelques 360 megawatts d'énergie ou de productivité entre deux, ou trois ou quatre sites. Le projet se prête au développement graduel beaucoup mieux que celui de la rivière Pelly et c'est également une source d'énergie beaucoup meilleur marché si on l'exprime en dollars par kilowatts.

Quand M. Chamberlist a parlé du coût de l'énergie, il a eu parfaitement raison de mentionner les distances de transmission qui sont approximativement de 100 milles de la rivière Pelly à Carmacks où la connexion serait faite avec la ligne de transmission déjà installée que la

[*Text*]

1968, and which supplies Anvil. But what must be looked at is the cost of power at any given point. Based on our preliminary figures so far, if one stage of a large development was brought in at the Bear power, it could be delivered cheaper to Anvil, or that area east of Anvil, from the Great Bear, notwithstanding the fact that the transmission line is 300 miles or 350 miles, versus 100 in the other direction.

The Chairman: Is that clear so far from your preliminary studies?

Mr. Lowe: Yes. Of course, there are many things which come into play in these things, not the least of which is the amount of load. But again, I think the Commission is of the opinion that the larger sites with integrated transmission lines will ultimately result in lower-cost power, and this is what we are most concerned with at any given point, whether it is in the Yukon or the Northwest Territories.

We realized that the development area is West. It is the western end of NWT and the Yukon that is more active in development than the eastern Northwest Territories. So, I could say that the cost of developing a site on the Bear is probably, in dollars per kilowatt, half—maybe even less than half—of what the Pelly River would be.

Another thing that is significant in today's studies is that we have updated the Pelly River estimates done by Ingledow ourselves. The Granite canyon site would create a reservoir about 60 miles back. It would backwater up about 60 miles. This would have quite an impact ecologically.

There are on the Pelly River active timber and mineral claims. As a matter of fact, there is an active timber lease now. There is an operator at work on the Pelly harvesting timber. Unfortunately, all the merchantable timber is in the reservoir area which would be flooded out. So there are some conflicting factors which come into play when appraising a site such as this.

On the Bear, it has a tremendous reservoir which is Great Bear Lake, which is natural. The river is naturally regulated quite well now, and of course there is no merchantable timber, and we do not know of any active mining or oil leases on the Bear right now.

We are also looking at other sites in the Yukon. One of them that we expect to start work on very soon is the Teslin. The Teslin may actually turn out to be better than the Pelly. This will be confirmed only by studies.

If that covers the Granite versus the Bear, Mr. Chairman, I could go on to some of Mr. Chamberlist's earlier points.

The Chairman: Mr. Lowe, we will show some latitude here, with the permission of the Committee, and allow Mr. Chamberlist to ask you a question. Are you agreed?

[*Interpretation*]

commission a construite en 1968 et qui alimente Anvil. Mais ce qu'il faut considérer, c'est le coût de l'énergie selon les endroits. D'après nos calculs provisoires, si une phase d'un développement d'envergure était installée au Grand ours, le débit d'énergie alimentant Anvil ou la région à l'est de Anvil, à partir du Grand ours, compte non tenu du fait que la ligne de transmission est de 300 à 350 milles plutôt que 100 milles dans la direction opposée, coûterait moins cher.

Le président: C'est ce qui ressort de vos estimations provisoires?

M. Lowe: Oui. Naturellement, beaucoup de choses entrent en jeu dans ces situations, la moindre étant celle de la charge. Mais, encore une fois, je pense que la commission est d'avis que les sites plus vastes, avec enchevêtrement des lignes de transmission, produiront en fin de compte l'énergie à meilleur marché, et c'est ce qui nous préoccupe le plus en tout temps, que les installations se fassent au Yukon ou dans les Territoires du Nord-Ouest.

Nous constatons que le développement se fait vers l'Ouest. C'est l'extrêmité occidentale des Territoires du Nord-Ouest et du Yukon qui se développent le plus rapidement, plus que la partie orientale des Territoires du Nord-Ouest. Je suis donc en mesure de dire que le coût de la mise en valeur d'un site sur le Grand ours est probablement, exprimé en dollars par kilowatts, de la moitié—peut-être même moins que la moitié—que l'aménagement sur la rivière Pelly.

Un autre point saillant des études pratiquées actuellement est que nous avons majoré les estimations relatives à la rivière Pelly produites par Ingledow. Le site de Granite Canyon creuserait un réservoir à près de 60 milles en arrière. Il remonterait le courant sur une distance de près de 60 milles. Ceci affecterait profondément l'écologie.

Il y a, sur la rivière Pelly, des concessions forestières et minérales exploitées. En réalité, il y a une véritable exploitation forestière à fermer présentement. Un exploitant coupe du bois à Pelly. Malheureusement, tout le bois vendable se trouve dans la région du réservoir qui serait inondée. Il y a donc des facteurs contradictoires qui empêchent d'évaluer proprement un site de cette nature.

Sur le lac du Grand ours, il y a l'imense réservoir naturel du Lac du grand ours. A l'heure actuelle, la rivière coule naturellement et il n'y a pas de bois marchandable et nous ne savons pas s'il existe une mine exploitée ou des concessions de pétrole sur la rivière du Grand ours.

Nous étudions aussi d'autres emplacements au Yukon. Une de ces installations, celle de Teslin, devait commencer bientôt à produire. La Teslin produira peut-être mieux que la Pelly. Seules des études peuvent le démontrer.

Si cette comparaison entre la Granite et la Bear, monsieur le président, j'aimerais revenir à certains points mentionnés au début par M. Chamberlist.

Le président: Monsieur Lowe, nous allons user d'intelligence ici, et permettre à M. Chamberlist, avec l'assentiment du Comité, de vous poser une question. Êtes-vous d'accord?

[*Texte*]

Mr. Lowe: Yes.

• 1725

Mr. Chamberlist: Mr. Chairman, it appears to me from what Mr. Lowe said in answer to Mr. Paproski's question as to whether you have a report or not, the answer was: no, we have not completed, we will not be able to do it till the fall, but from what you say it appears that you have already made your decision. Is that not so?

Mr. Lowe: We have made no decision, Mr. Chairman, because there really is no decision to make just yet. There is no market for the power from either the Pelly or the Bear. What I am simply saying is that we had a preliminary look at the Bear last year and we have some preliminary estimates. We do not have a large formal report and I think it would be premature to issue a report at this time based on preliminary information, but the point is that the site is very interesting and it looks as though it is a much more economic site, than the Pelly.

Mr. Chamberlist: The North Pole is interesting to some people as well, but you know, we have not got the information that we would like and you are not giving us the information either. The problem that we are suffering from is the fact that people are doing things and going there and making studies and looking, but you are not letting the people know who should know, and that is the people in the Yukon. This is what we continually complain of. You are doing these things but you are not telling us.

Mr. Paproski: And the Committee members.

The Chairman: We are being told now, I understand, in a preliminary way anyhow.

Mr. Lowe: Mr. Chairman, I will tell the Committee to the best of my ability what they want to know, at the Bear River or the Pelly or any other river. I do not feel that we are withholding—we are certainly not consciously withholding information, but we do not issue press releases every time we do a preliminary estimate on a site.

Mr. Chamberlist: It is an unconscious situation.

The Chairman: Mr. Lowe, do you wish to comment on the diesel situation? You already have.

Mr. Paproski: Before he goes ahead with that could I ask just one little question on the Teslin project? Are you people doing this yourselves or do you have an outsider doing a preliminary feasibility study on it, or is your department doing all these studies? People from the outside can always make a better study than the government. They know there are a lot of private consulting engineers who have had the ability to do this type of work and sometimes it might be better to have private consultants do this type of work rather than your own people. At the same time it may cost you less in doing a feasibility study.

[*Interprétation*]

M. Lowe: Oui.

M. Chamberlist: Monsieur le président, il me semble, d'après ce que M. Lowe a dit, en réponse à la question de M. Paproski au sujet de savoir si oui ou non il y aurait un rapport, que la réponse était négative; nous n'avons pas terminé, nous ne pourrons terminer avant l'automne, mais d'après ce que vous dites, il semble que vous ayez déjà décidé. Est-ce vrai?

M. Lowe: Nous n'avons rien décidé, monsieur le président, parce qu'il n'y a aucune décision à prendre présentement. Il n'y a pas de marché pour l'énergie qui serait produite soit à *Pelly* ou à *Bear*. Je dis simplement que nos observations provisoires de la centrale Bear l'année dernière nous a fourni quelques estimations. Nous n'avons pas de rapport parfaitement conçu et je pense qu'il serait prématuré de publier un rapport fondé sur des renseignements provisoires; il n'en reste pas moins que le site est fort intéressant et semble beaucoup plus économique que celui de Pelly.

M. Chamberlist: Le pôle nord intéresse également certaines personnes, mais, nous n'avons pas les renseignements que nous cherchons à obtenir et vous ne nous les donnez pas non plus. Ce qui nous affecte, c'est que les gens s'affairent et se portent sur les lieux pour faire des études et des observations, mais sans renseigner ceux qui devraient l'être, soit les gens du Yukon. C'est ce dont nous nous plaignons sans cesse. Vous élaborez des projets sans nous mettre au courant.

M. Paproski: Et les membres du Comité.

Le président: Nous mis au fait maintenant, du moins de façon provisoire.

M. Lowe: Monsieur le président, je vais, dans la mesure où je le puis, renseigner le Comité au sujet de la Bear, de la Pelly, ou de toute autre rivière. Je n'ai pas l'impression que nous sommes réticents; nous ne cachons certainement pas systématiquement l'information, mais nous ne publions pas de communiqués de presse chaque fois que nous faisons une estimation provisoire sur place.

M. Chamberlist: Cela est fait inconsciemment.

Le président: Monsieur Lowe, aimeriez-vous faire des commentaires au sujet des installations diesel? Vous l'avez fait déjà.

M. Paproski: J'aimerais avant poser une toute petite question sur le projet *Teslin*. Étudiez-vous ce projet vous-même ou avez-vous fait appel à des gens de l'extérieur pour faire étude provisoire de la faisabilité du projet, ou est-ce votre département qui fait toutes les études? Les gens de l'extérieur peuvent toujours faire une meilleure étude que les fonctionnaires. Ils sont conscients du nombre considérable d'ingénieurs-conseils du secteur privé habiles à faire ce genre de travail et, parfois, il est peut-être préférable de s'adresser à des consultants du secteur privé pour ces travaux, plutôt qu'à vos propres employés. D'autre part, il peut vous coûter moins cher d'étudier vous-mêmes les possibilités de projet.

[*Text*]

Mr. Lowe: Mr. Chairman, the Ingle-Dow report was done on the Granite; that is Ingle-Dow and Associates which is a consulting engineering firm. We initiated the first looks at the Bear River—and then hired a consultant. Crippen did the work last year, Crippen and Associates I believe the name is. We are also planning to launch a study on transmission within the Yukon and then NWT and this will be done by consultants.

What we will do on the Teslin is probably have a look ourselves initially and if it looks interesting enough then we will probably also hire consultants to do the study.

The Chairman: Any further questions, Mr. Paproski?

Mr. Paproski: No, I have no further questions.

The Chairman: Mr. Lowe, I know this is repetition, because we have covered this at least once, if not twice, already in Committee, but I think it would be useful today again to touch briefly on the diesel plant situation, the raison d'être at Whitehorse.

Mr. Lowe: Thank you, Mr. Chairman. In defence of the former management of the Commission I certainly do agree with the diesel peaking scheme at Whitehorse, whereby the diesel engines provide the peaking energy over and above the capacity of the hydro plant. The hydro plant at Whitehorse generates 19 megawatts at full load and anything over and above that is picked up by the diesels. During this past winter, I believe the peak load was something in the order of 26 to 27 megawatts. So that increment was picked up by the diesels. Of course, the diesels are shut down in the summer; they do not operate. Really, the diesel scheme is a cheap way of providing peaking energy and it still results in the lowest cost of all the energy generated at Whitehorse. Last year the diesel plant generated 3 million kilowatt hours and the hydro generated 106 million. This year the hydro generated roughly 110 million kilowatt hours and the diesel about 10 million. But still the hydro plant will continue to put out slightly more during the summer and, of course, the diesel peaking requirement is increasing. It is an economic way of meeting incremental load growth which is the situation we are faced with now in the Yukon.

• 1730

The astuteness of the diesel peaking scheme was brought out just this past winter when New Imperial shut down for a few months. If we had installed a much larger hydro plant it would have meant that we would have had a large capital involvement with no sale from this plant whereas, this just meant that we shut the diesels down for the period when New Imperial went out of production. Therefore, there was really no extra cost to us. We saved some money by saving on diesel fuel. Now they come back on when the rest of the load is down on the system, at a better time when we do not have to do as much diesel peaking anyway.

But there is a limit, as I have explained previously, to the diesel arrangement and when the scheme was

[*Interpretation*]

M. Lowe: Monsieur le président, le rapport Ingle-Dow vise le site *Granite;* c'est-à-dire le rapport *Ingle-Dow and Associates,* bureau des ingénieurs-conseils. Nous avons fait les premières observations à la rivière du Grand Ours et nous avons eu en fait recours aux consultants. L'année dernière, l'étude a été faite, je crois, par *Crippen and Associates.* Nous sommes également sur le point d'entreprendre une étude sur la transmission de l'énergie à l'énergie à l'intérieur du Yukon puis dans les Territoires du Nord-Ouest, et ces études seront faites par des consultants.

Dans le cas du projet de *Teslin* nous explorerons probablement la situation nous-mêmes d'abord et, si nous en constatons l'intérêt, nous emploierons probablement des consultants pour faire l'étude.

Le président: Avez-vous d'autres questions à poser?

M. Paproski: Non, je n'ai pas d'autres questions à poser.

Le président: Monsieur Lowe, c'est revenir sur un point déjà expliqué, car nous en avons discuté au moins une fois ou deux déjà au Comité, mais je pense qu'il serait utile aujourd'hui de repasser brièvement la situation des installations diesel, raison d'être de Whitehorse.

M. Lowe: Merci, monsieur le président. A la défense de l'administration antérieure de la Commission j'approuve certainement le système diesel de Whitehorse qui permet aux générateurs diesel de fournir l'énergie aux heures de pointe au-delà de la capacité de la centrale hydroélectrique. La centrale hydroélectrique de Whitehorse produit 19 mégawatts à pleine capacité et tout surcroît d'énergie est absorbé par les diesels. Il me semble que l'hiver dernier la surcharge portait la capacité à 26 et même à 27 mégawatts, le surplus étant enmagasiné par les diesels. Les diesels ne fonctionnent pas en été. Le système diesel est une façon peu coûteuse de fournir de l'énergie aux heures de pointe et donne encore l'énergie à meilleur marché produite par Whitehorse. L'année dernière, l'usine diesel a produit 3 millions de kilowatt-heure et la centrale hydro-électrique 106 millions. Cette année, la centrale hydro-électrique a produit approximativement 110 millions de kilowatt-heure et l'usine diesel environ 10 millions. Toutefois, la centrale hydro-électrique continuera de produire un peu plus durant l'été et, naturellement, l'énergie exigée aux heures de pointe augmente. C'est une façon économique de disposer de la surcharge et c'est la situation qui se présente actuellement au Yukon.

L'ingéniosité du système diesel d'alimentation aux heures de pointe n'a été révélé que l'hiver dernier quand la *New Imperial* a fermé ses portes pendant quelques mois. Si nous avions installé une centrale hydro-électrique beaucoup plus vaste, cela aurait supposé plus de capital engagé et aucune vente de cette usine, alors que, par ce moyen, nous arrêtions simplement les générateurs diesels pendant une certaine période tandis que la *New Imperial* était inactive. Il n'y avait donc pas pour nous de frais supplémentaires. Nous avons épargné de l'argent en épargnant le combustible diesel. La production est reprise au moment où le reste de la charge s'épuise, moment beaucoup plus favorable alors que nous n'avons pas non plus à faire autant d'alimentation supplémentaire au diesel.

[*Texte*]

hatched originally we foresaw six units of the size we have in now. In other words, 30 megawatts of diesel peaking. If our load block comes before that, then we may not get up to the six-diesel units. But at the time it was hatched that was the idea, that we could go to six units and it was the cheapest way of providing incremental energy. We could have, of course, developed a large site such as Pelly, Five Fingers or any other but the cost of the energy would be much higher than it is now.

The Chairman: I have one very short question to ask before we adjourn. Thank you very much, Mr. Lowe. Do you have anything further on that? We have to adjourn this meeting because of the vote in the House of Commons.

Mr. Chamberlist: Right. I just wanted to say that I do not agree with Mr. Lowe's suggestion that the cost of operation and maintenance of a diesel plant is a money saver as compared to hydro development. I am sure, Mr. Chairman, Mr. Lowe will agree that the cost of hydro development is cheaper than the cost of diesel manufacturing of electrical energy.

The Chairman: I think we are all agreed on this. But you were explaining the use of diesel for peaking purposes, which is another...

Mr. Lowe: Yes, it is incremental power and I agree with Mr. Chamberlist that assuming normal costs and fairly large plant, yes, hydro is more economical in the cost of energy as a rule.

The Chairman: Thank you, Mr. Lowe. I have a question for Mr. Wright. I would like to clarify in my own mind again the Chamber's position. Mr. Wright, when the gas pipeline is built along the Mackenzie Valley or through the Yukon or a combination of both, and if in addition to the gas pipeline from Prudhoe Bay, as appears more likely now than it did a few months ago, there is an oil line as well, it would seem to me that there would be tremendous new needs for electricity generated and that this in turn would in all probability—we are talking about probabilities here, I realize—mean that the Great Bear project would become even more feasible than it would appear to be now.

Given those assumptions, we could easily have a situation where including part of the western Mackenzie area with the Yukon or part of the Yukon in a zone would make a fair amount of sense economically. It would make sense from the point of view of the Yukoners; they would in effect be getting cheaper electricity because of this particular zoning. We have no way of knowing at the moment, because from the evidence we have received from Mr. Lowe, the decisions have not been made about how precisely the hydro power rates will be zoned in the Yukon and the Northwest Territory. But assuming this situation where you have a cheaper power source in the western part of the Northwest Territory for a given period of time, which would benefit the people of the

[*Interprétation*]

Mais, comme je l'ai déjà expliqué, il y a des limites à l'exploitation du système diesel et, quand il a d'abord été conçu, nous prévoyons six unités de l'importance de celles que nous avons actuellement. Autrement dit, 30 mégawatts de débit diesel aux heures de pointe. Si notre charge atteint sa limite avant, nous n'installerons peut-être pas 6 unités diesels. Mais, à l'origine, c'est ce que nous avions pensé, que nous pourrions installer 6 unités et que ce serait la façon la moins chère de fournir l'énergie supplémentaire. Nous aurions pu mettre en valeur un site beaucoup plus vaste, comme celui de Pelly, Five Fingers ou tout autre, mais l'énergie coûterait beaucoup plus chère que présentement.

Le président: J'ai une toute petite question à poser et nous ajournerons. Merci beaucoup, monsieur Lowe. Avez-vous des commentaires à ajouter? La séance doit s'ajourner, car nous avons un vote en Chambre.

M. Chamberlist: Bien. Je tiens simplement à dire que je ne suis pas d'accord avec M. Lowe sur ce qu'il propose, à savoir que le coût de l'exploitation et de l'entretien d'une installation diesel épargne de l'argent comparativement à l'installation hydro-électrique. Je suis persuadé, monsieur le président, et M. Lowe sera de mon avis, que le coût d'une installation hydro-électrique est inférieur au coût de fabrication ou diesel d'énergie électrique.

Le président: Je pense que nous sommes tous d'accord sur ce point. Mais vous avez parlé de l'utilisation du diesel pour les débits des heures de pointe, ce qui est une autre...

M. Lowe: Oui, c'est un surplus d'énergie et je conviens avec M. Chamberlist et que, à des coûts ordinaires et des installations assez importantes, en effet, la centrale hydro-électrique est plus économique pour ce qui est du coût de l'énergie en général.

Le président: Merci, monsieur Lowe. J'ai une question à poser à M. Wright. J'aimerais mieux comprendre quelle est la position de la Chambre de commerce. Monsieur Wright, quand le gazoduc sera couché le long de la vallée du fleuve Mackenzie ou à travers le Yukon ou peut-être passant par les deux et, si, en plus du gazoduc de Prudhoe Bay qui semble plus réalisable qu'il ne l'était il y a quelques mois, un oléoduc est également installé, il me semble que les besoins d'électricité qui en résulteraient seraient formidables et que ceci supposerait très probablement—nous parlons ici de probabilité, je m'en rends compte—que le projet du Grand Ours devrait être encore plus réalisable que ce ne semble présentement.

Ceci étant posé, la situation pourrait très bien se présenter ou l'inclusion d'une partie de la région occidentale du Mackenzie avec le Yukon ou d'une partie du Yukon avec une zone apparaîtrait très logique du point de vue économique. Cela serait acceptable du point de vue des habitants du Yukon; ils obtiendraient en fait l'électricité à meilleur marché à cause de ce zonage particulier. Pour l'instant nous ne pouvons absolument pas savoir. D'après ce que nous a dit M. Lowe, aucune décision n'a encore été prise sur la façon dont les zones tarifaires pour l'énergie hydro-électrique seront limitées dans le Yukon et dans les territoires du Nord-Ouest. Si l'on suppose qu'il y a une source d'énergie moins cher dans la partie

[*Text*]

Yukon if there was a unity of rate or zone occurring including parts of the two Territories—do you not feel under those circumstances that it would be advantageous to have the flexibility which is at present contained in the proposed amendment, which in effect would allow the government—the government or the NCPC would not be tied down to a hard and fast zoning along territorial lines. Do you not agree that there may be some circumstances where it would be wiser to have this flexibility than not to have it?

Mr. Wright: Well, I would like to repeat once more, Mr. Chairman, that our brief does not ask that the zone be defined. All our brief asks is that the principle of the establishment of zones as a means of setting power rates in the territory be written into the bill.

I feel that under the terms of our brief, the Commission would still have all the flexibility that they require, and that if this development of the pipeline did take place, and it was more economical to supply power to the Yukon from the Northwest Territories, as it is now, then there is not anything in our brief that would prevent this.

All we ask is—and I repeat once more—all we ask is that this principle be incorporated into the bill.

The Chairman: So, Mr. Wright, as long as this intention is expressed somewhere in the amendment, your chamber will be satisfied. It is the expression of intention that is worrying you.

Mr. Wright: That is correct, Mr. Chairman, because as it is now, while everyone has told us that it will not happen, there is not anything in the bill that would legally prevent the Commission from asking the power consumers in Whitehorse to subsidize an operation in the Arctic islands.

The Chairman: Yes. I think we are all agreed on that, and we will try and have another look at the bill, Mr. Wright, to see whether in some way we could perhaps acquiesce on your suggestion.

Mr. Wright: We even proposed in our brief a way in which we feel that this could be done.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Wright. Thank you, Mr. Chamberlist.

We appreciate both of you coming this distance to testify.

Mr. Chamberlist: Thank you very much.

[*Interpretation*]

occidentale du territoire du Nord-Ouest dont les habitants du Yukon pourraient profiter pendant une certaine période, s'il y avait une unité de tarifs ou une zone comprenant certaines parties de deux territoires ne pensez-vous pas qu'il serait bon de garder la souplesse qui se trouve maintenant dans l'amendement proposé; le gouvernement ou la CN ne devrait pas systématiquement déterminer les zones en fonction des frontières territoriales. Ne pensez-vous pas que dans certains cas il serait plus sage de garder cette souplesse?

M. Wright: Je tiens à le répéter, monsieur le président, nous ne demandons dans notre mémoire à ce qu'une zone soit déterminée. Nous nous bornons à demander que le principe de l'établissement de zones qui serviraient à fixer les tarifs de l'énergie dans le territoire soit inséré dans le bill.

Comme nous le disons dans notre mémoire, la Commission garderait cette souplesse qui lui est nécessaire et si ce pipe-line était construit, s'il devenait plus avantageux d'alimenter le Yukon à partir des territoires du Nord-Ouest, rien dans notre mémoire ne s'y oppose.

Nous demandons seulement que ce principe soit clairement exposé dans le bill.

Le président: Par conséquent, M. Wright, votre chambre sera satisfaite si cette intention se trouve clairement exprimée dans l'amendement. C'est tout ce que vous demandez et ce qui vous préoccupe.

M. Wright: En effet, monsieur le président, car, maintenant, bien que tout le monde nous ait dit que ceci ne se produirait pas, rien dans le bill n'empêche la commission de demander au consommateur d'énergie de Whitehorse d'aider financièrement une installation située dans les Îles de l'Arctique.

Le président: Oui, je crois que nous sommes d'accord sur ce point et nous essaierons de voir comment nous pourrons appliquer votre recommandation.

M. Wright: Nous avons même suggéré un moyen de faire cela dans notre mémoire.

Le président: Je vous remercie, monsieur Wright. Merci, monsieur Chamberlist.

Nous vous sommes très reconnaissants d'être venus de si loin pour venir témoigner devant notre Comité.

M. Chamberlist: Je vous remercie.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 13

Thursday, April 29, 1971

Chairman: Mr. Ian Watson

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 13

Le jeudi 29 avril 1971

Président: M. Ian Watson

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Indian Affairs and Northern Development

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Affaires indiennes et du développement du Nord canadien

RESPECTING:

The subject-matter of Arctic icebreaker service

CONCERNANT:

La question relative au service de brise-glace dans l'Arctique

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

Third Session

Twenty-eighth Parliament, 1970-71

Troisième session de la

vingt-huitième législature, 1970-1971

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 13

Thursday, April 29, 1971

Chairman: Mr. Ian Watson

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 13

Le jeudi 29 avril 1971

Président: M. Ian Watson

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Indian Affairs and Northern Development

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Affaires indiennes et du développement du Nord canadien

RESPECTING:

The subject-matter of Arctic icebreaker service

CONCERNANT:

La question relative au service de brise-glace dans l'Arctique

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

Third Session

Twenty-eighth Parliament, 1970-71

Troisième session de la

vingt-huitième législature, 1970-1971

23790—1

STANDING COMMITTEE ON INDIAN AFFAIRS AND NORTHERN DEVELOPMENT

Chairman: Mr. Ian Watson

Vice-Chairman: Mr. Paul St. Pierre

Messrs.

Badanai
Blouin
Borrie
Buchanan
Cadieu
Cullen
Deakon
Gundlock
Harding
Marchand (*Kamloops-Cariboo*)
Matte
McBride
Nielsen
Paproski
Rock
Thomas (*Moncton*)
Thomson (*Battleford-Kindersley*)
Yewchuk—(20).

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

J. H. Bennett

Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 65(4)(*b*)

Mr. Harding replaced Mr. Barnett on April 29, 1971.

Mr. Buchanan replaced Mr. Reid on April 29, 1971.

Mr. Thomas (*Moncton*) replaced Mr. Simpson on April 29, 1971.

COMITÉ PERMANENT DES AFFAIRES INDIENNES ET DU DÉVELOPPEMENT DU NORD CANADIEN

Président: M. Ian Watson

Vice-président: M. Paul St. Pierre

Messieurs

Conformément à l'article 65(4)*b*) du Règlement

M. Harding remplace M. Barnett le 29 avril 1971.

M. Buchanan remplace M. Reid le 29 avril 1971.

M. Thomas (*Moncton*) remplace M. Simpson le 29 avril 1971.

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente au siège d'Information Canada, Ottawa, Canada

MINUTES OF PROCEEDINGS

Thursday, April 29, 1971
(14)

[*Text*]

The Standing Committee on Indian Affairs and Northern Development met this day at 3.55 p.m., the Vice-Chairman, Mr. St. Pierre, presiding.

Members present: Messrs. Badanai, Barnett, Cadieu, McBride, Rock, St. Pierre and Thomson (*Battleford-Kindersley*).—(7).

Witness: Commander Roderick M. White, United States Coast Guard Academy, New London, Connecticut.

The Committee resumed consideration of the subject-matter of Arctic icebreaker service.

The Vice-Chairman introduced Commander White who addressed the Committee, and was questioned.

At 5.12 p.m., questioning concluded, the Committee adjourned to 8.00 p.m. this day.

EVENING SITTING
(15)

At 8.35 p.m., the Committee resumed its consideration of the subject matter of Arctic icebreaker service, the Vice-Chairman, Mr. St. Pierre, presiding.

Members present: Messrs. Badanai, Borrie, St. Pierre—(3).

Also present: Messrs. Harries, Southam, Stewart (*Okanagan-Kootenay*).

Witness: Mr. Gray Alexander, Superintendent of Transport and Communications, Panarctic Oils Limited, Calgary, Alberta.

The Vice-Chairman introduced Mr. Alexander, who made a statement and was questioned.

At 9.25 p.m., questioning concludes, the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

Le jeudi 29 avril 1971
(14)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des Affaires indiennes et du développement du Nord canadien, se réunit cet après-midi, à 3 h 55. Le vice-président, M. St. Pierre, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Badanai, Barnett, Cadieu, McBride, Rock, St. Pierre et Thomson (*Battleford-Kindersley*).—(7).

Témoins: Le commandant Roderick M. White, United States Coast Guard Academy, New London, Connecticut.

Le Comité reprend son étude de la question relative au service de brise-glace dans l'Arctique.

Le vice-président présente le Commandant White qui s'adresse au Comité et répond aux questions.

A 5 h 12 de l'après-midi, la période de questions terminée, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 8 h, ce soir.

SÉANCE DU SOIR
(15)

A 8 h 35 du soir, le Comité reprend son étude de la question relative au service de brise-glace dans l'Arctique. Le vice-président, M. St. Pierre, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Badanai, Borrie, St-Pierre—(3).

Autres députés présents: MM. Harries, Southam, Stewart (*Okanagan-Kootenay*).

Témoin: M. Gray Alexander, surintendant des transports et des communications, Panarctic Oils Limited, Calgary (Alberta).

Le vice-président présente M. Alexander, qui fait une déclaration et répond ensuite aux questions.

A 9 h 25 du soir, la période de questions terminée, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

J. H. Bennett

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, April 29, 1971

[*Text*]

• 1552

The Chairman: Gentlemen, our witness today, on the subject of Arctic icebreaker service, is Commander Roderick M. White. He is of the United States Coast Guard. You might be interested in a little background on Mr. White. He is a Bachelor of Science. He served from 1957 to 1959 on the U.S. Coast Guard icebreaker, Westwind, and he has had service in the Antarctic as well as in the Arctic and he is, at present, the Associate Dean, Director of Research and Chief of the Applied Engineering Section at the U.S. Coast Guard Academy at Groton, Connecticut, I believe, at New London, Connecticut.

Perhaps of most interest to this committee, Commander White designed the icebreaking ship, Manhattan, with which this committee has had much interest in the past.

Before turning this over to Commander White, I should point out that he is not appearing here today as an official representative of the U.S. Coast Guard. He is appearing as a private individual, although he will be able to answer questions concerning the American Coast Guard from that standpoint, but he is not here as an official representative of the Coast Guard or of the United States Government. Commander White, I think I will leave it to you to make some general remarks and the committee will then question you.

Commander Roderick M. White (United States Coast Guard Academy): Thank you. It might be appropriate if I filled you in a little bit on my own background at least as it relates to this problem and hopefully a solution. Then I think it would be best if I just let the questions go your way and see if I can provide some answers.

Essentially I had had an interest in icebreakers and ended up consequently being assigned to one, and then the interest grew. Although I was an engineer officer and was keenly aware of the engineering problems, I found I got myself inevitably qualified in deck duty, so I could break ice, so I could get an operational feel for what was going on relating to the techniques of icebreaking as it were. Fortunately, although my wife does not agree that it was fortunate, I had three cruises in the Arctic and one in the Antarctic, but the experience was there, which led really to more and greater interest. Then, going hand and hand with it, I had the opportunity to go back to the Coast Guard Academy as a member of the faculty in 1959 and in 1962 became a permanent member of the faculty, so I am a permanent professor, if you like, in uniform, and simply do not get transferred.

I had an opportunity to study on a Doctor level program. I had already done graduate work leading to the Naval Engineer degree, at MIT, so I had gone back into pursue the Doctor work. At the same time, I did have opportunities to go to other countries such as Copenhagen, Norway or Delft, Holland, to do the studies, but I elected to go to MIT again, which I was very happy I did, and diligently in the pursuit of really finding out how a ship behaved in ice.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 29 avril 1971

[*Interpretation*]

Le président: Messieurs, nous avons comme témoin aujourd'hui le commandant Roderick M. White qui nous parlera du service de brise-glace dans l'Arctique. Le commandant White fait partie de la garde-côtière des États-Unis. Le commandant White a une licence en sciences. De 1957 à 1959, il fit partie de l'équipage du brise-glace Westwind de la garde-côtière des États-Unis; il a servi dans l'Antarctique aussi bien que dans l'Arctique et il occupe actuellement le poste de directeur adjoint de la recherche ainsi que de directeur des études appliquées dans le département des génies auprès de l'école navale de la garde-côtière des États-Unis à Groton, dans le Connecticut ainsi qu'à New London, Connecticut.

Ce qui intéressera tout particulièrement notre Comité, c'est que le commandant White a dressé les plans du brise-glace Manhattan que nous nous sommes intéressés par le passé.

Avant de passer la parole au commandant White, je tiens à souligner qu'il ne comparaît pas ici en tant que représentant officiel de la garde-côtière des États-Unis. Il parlera donc à titre personnel, bien qu'il puisse répondre à vos questions concernant la garde-côtière des États-Unis, qui ne représente toutefois pas plus d'ailleurs que le gouvernement américain. Vous voudrez peut-être faire quelques remarques d'ordre général, monsieur White, après quoi les membres du Comité vous poseront des questions.

Commandant Roderick M. White (École navale de la garde-côtière des États-Unis): Je vous remercie M. le président. Il serait peut-être utile que je vous donne quelques détails sur ma biographie, du moins pour autant qu'elle se rapportera à la question qui vous intéresse. Ensuite, j'essaierai de répondre à vos questions.

Je me suis toujours intéressé aux brise-glaces et c'est ainsi que j'y ai été affecté. Bien qu'étant ingénieur officier, j'ai eu l'occasion de participer au bris de la glace ce qui m'a permis d'acquérir de l'expérience de la connaissance technique dans ce domaine. Ainsi, j'ai eu l'occasion de faire trois voyages dans l'Océan arctique et un dans l'Océan antarctique. En même temps, j'ai pu revenir à l'école navale de la garde-cotière en tant que membre de la faculté en 1959 et en 1962, mon poste est devenu définitif. Je suis donc un professeur en uniforme.

J'ai eu l'occasion de travailler à une thèse doctorale. J'avais déjà fait du travail post-universitaire en plus de l'obtention de mon diplôme d'ingénieur naval à IT. Par ailleurs, j'ai eu l'ocassion de me rendre dans d'autres pays notamment en Norvège et en Hollande mais enfin de compte j'ai décidé d'aller à MIT afin d'y apprendre comment les navires se comportent dans la glace.

Bien que l'expérience dans ce domaine soit extrêmement importante, nous disposions de fort peu de renseignements à caractère analytique et c'est la raison pour laquelle j'ai essayé de déterminer la façon dont un navire se porte dans les régions polaires. Si nous arrivions à déterminer de façon précise comment les bateaux se comportent dans ce type de milieu, on pourrait prévoir ou au moins savoir ce qu'il faut faire en vue de construire des

[*Texte*]

There has been a lot of sort of seat of the pants operation which I do not condemn. The experience factor is a very significant factor and I do not look down on that, but, on the one hand, you had a tremendous experience factor and you had very little analytical information in spite of what the technical literature said. So I embarked on the program really, yet in a Doctor level, to find out analytically why a ship behaved as it did in that environment. The environment very simply could be riding up on a dock or beaching a canoe; it is all the equivalent. But as a consequence of being able to analyse quite thoroughly what the ship was actually doing, you could very easily predict, or at least judge what you should be doing in order to make a better and more effective icebreaker. So I culminated successfully the doctoral work, went back to the Coast Guard Academy, and my studies and renewed interest kept the momentum going, so rather than being relatively narrow, as doctoral dissertations tend to be, it then broadened a very great deal.

• 1555

At the same point in time, the Coast Guard itself became interested once again—this is in 1964-65—in developing a new Coast Guard icebreaker.

New icebreakers have been built in the past, of course, and they tend to take lessons they have learned from old ones, which is good, but to do that singularly I think is a mistake. Fortunately I ended up as a consultant to this project. I was sort of it when it started and had a chance to promote some of these more conceptual ideas, not just relating to the bow, which has perhaps become a little more notorious. The press has said the giant scimitar is striking through the ice, which is not quite true. But at any rate I have had the opportunity to be involved totally with the hull concept of the vessel. So from that we gathered a certain amount of momentum. And we had licence, of course, under the United States government to do all sorts of studies and research. It was truly a research and development effort.

We put a great deal of invested money into this. Instead of embarking immediately on a design, we embarked on a tremendous amount of research which covered a period of approximately four or five years.

In doing that, we had ample opportunity to test the behaviour of icebreakers, at least in a model sense, and try and correlate the full-scale information we had.

At that time we felt very strongly for lack of a better medium that we would use wax or actually modified paraffin in the model in order to get the proper scaling up to full scale. We will either use a modified paraffin or go to a highly salt-concentrated ice, as is done in Helsinki. So we had a chance to check out the model and its behaviour. It behaved exceptionally well in terms of what was predicted analytically, in fact remarkably well, so again the Coast Guard embarked on a design which was based on thse newer principles. The first time I made the presentation, the Admiral was kind enough at first to say that it looked like any other icebreaker, which seemed to shoot me down a little, until he added except for the bow, the stern and the mid-ship section. So we had in effect generated a new hull form.

About this point in time—I am talking now of today—the Coast Guard has embarked of course on the design in

[*Interprétation*]

brise-glace plus efficaces. J'achevai donc ma thèse de doctorat, après je suis retourné à l'école navale de la Garde côtière où étant donné mes intérêts, le sujet de ma thèse de doctorat devint beaucoup plus large que ce qui se fait d'habitude.

En 1964-1965, la Garde côtière se lança dans la construction d'un nouveau brise-glace.

On tint bien entendu compte des expériences fournies lors de la construction d'autres brise-glace mais cela ne suffit pas. J'ai travaillé à titre de consultant à la construction de ce nouveau brise-glace. Ainsi j'ai eu l'occasion de mettre en pratique certaines de mes idées théoriques et non seulement en ce qui concerne la proue dont il a beaucoup été question dans la presse. J'ai donc eu l'occasion de contribuer à la conception de la coque du brise-glace. Le gouvernement des États-Unis nous avait autorisés de faire diverses études et recherches ce qui nous a permis d'innover dans ce domaine.

De fortes sommes ont été affectées à ces travaux de recherche. Plutôt que de nous lancer immédiatement dans l'élaboration de plan, nous avons fait énormément de travaux de recherche au cours d'une période de quatre à cinq ans environ.

Ceci nous a permis de vérifier le comportement des brise-glace, au moins en stade des modèles et d'établir une corrélation entre ces renseignements et ceux dont nous disposions déjà.

Nous avions décidé de construire un modèle en cire ou plutôt en paraffine modifiée. Ce modèle en paraffine modifiée a ensuite été placé dans de la glace à haute teneur en sel suivant le procédé utilisé à Helsinki, ce qui nous a permis de vérifier le comportement du modèle. Le comportement du modèle s'étant rapproché remarquablement des prévisions théoriques, la Garde côtière décida de mettre en pratique ces nouveaux principes. Lorsque je présentais le modèle pour la première fois, l'amiral remarqua d'abord qu'il ressemblait à un brise-glace classique, ce qui me dégonfla quelque peu mais il ajouta ensuite que la ressemblance s'arrêtait à la proue, à la poupe et au milieu du navire, car nous avions en effet conçu une nouvelle coque.

A l'heure actuelle, la Garde côtière travaille à la construction d'un brise-glace conçu selon ces principes. Mais le secteur commercial agit beaucoup plus rapidement et c'est ainsi que la société Humble s'est intéressée à ce domaine depuis quelques années déjà. Ils se sont adressés au gouvernement fédéral pour apprendre comment cons-

[*Text*]

a major construction effort of a Coast Guard icebreaker which will be along these lines, incidentally. But the commercial interest moved a great deal more quickly, and so Humble came into the picture a few years back, and in effect there was a sort of topsy-turvy relationship here. They found themselves going to the federal government to find out how to build an icebreaker. We at the same time had contractors working out some of our problems which were very specifically related as projects.

They asked for and obtained permission for me to consult in a technical sense. It is rather unusual, as I think you will note, for a Coast Guard officer, perhaps enjoying the same privileges of not representing the government but rather representing an individual, to consult toward this effort.

So in a great deal of apparent haste—when I say apparent, this is as a matter of comparison—we conjured up what we felt should be a good icebreaking tanker for Humble's purposes.

The reason I say it was hurried is that they had a mission and they had the money and they wanted to embark in a hurry, but it was not done loosely because as you know, the background material had already been done; all the homework, so to speak, had already been accomplished. So we were able to embark very quickly, extrapolating our ideas.

The one thing that frankly had me a little bit scared was the fact that we were dealing with vessels that I had designed already which we had tested and which were of the order of magnitude of 14,000 tons. We had been dealing in the past with ships which had been around 6,000 tons, so we have got on one level, 6,000, some real experience, and another level, in the model sense, 14,000, and now you are talking about something which is modelling for 200,000 tons. So to make that sort of extrapolation and say, yes, it will work would obviously be done with some misgivings.

• 1600

However, we did under some caution go ahead and extend our prediction to what the *Manhattan's* behaviour should be like and I should emphasize, first of all, it was not the *Manhattan.* There was to be another ship. It was not twin screw. It was 600 and some odd feet long and single screw, and I perhaps more than anybody else, have great reservations about single screw behaviour in the ice. If you loose one screw you completely wipe yourself out of the mission. So Humble had accepted my reluctance and they said what do you suggest, and I said, short of building a new ship you have to have one that has two screws, first of all. Very promptly, and this took place within a day, they came back effectively with a counter proposal saying, well how about the *Manhattan*? So we reviewed that and of course the *Manhattan* was overdesigned as a tanker and was atrociously underdesigned for operating in the ice, but she would serve as a model.

We d d go forth on that modification of the *Manhattan.* She did serve strictly as a model. She has shortcomings, which we knew in advance. Those things I predicted she would have trouble with, she did, which was no real surprise and no real claim to fame. She did fortunately extrapolate that whole venture from our lower scale now to our upper scale. She has been, and Humble would be

[*Interpretation*]

truire un brise-glace. La Garde côtière pour sa part avait passé la solution de certains problèmes à des sous-traitants.

Ces sous-traitants obtinrent l'autorisation d'avoir recours à mes services à titre de consultant technique, ce qui, vous conviendrez, est plutôt inhabituel pour un officer de la Garde côtière.

Ainsi dans un temps relativement court, nous avions conçu un bon pétrolier brise-glace pour la société Humble.

Humble en effet avait hâte de mettre son pétrolier en service ce qui ne signifie pas pour autant que sa construction a été bâclée. Le travail préliminaire ayant déjà été accompli, nous étions à même de procéder très rapidement.

Ce qui m'inquiétait quelque peu, c'est que j'avais déjà participé à la conception d'un navire de 6,000 tonnes et avions travaillé sur des modèles de navires chargeant 14,000 tonnes alors que maintenant il s'agissait de 200,000 tonnes environ. Nous évitions donc à extrapoller à partir de faits connus.

Cependant nous avons établi des prévisions concernant le comportement du *Manhattan* qui est en fait à l'origine ne devait pas être le *Manhattan* du tout. Il n'était pas muni de 2 hélices. Il s'agissait d'un navire mesurant 600 pieds de long et muni d'une seule hélice; or pour ma part j'exprimais de sérieuses réserves quant à l'opportunité de prévoir une seule hélice pour un brise-glace. Si jamais cette hélice était mise hors de service, tout l'opération était condamnée. La Société *Humble* s'est rendue à ma raison notamment qu'il fallait construire un autre navire munit de 2 hélices. La Société propose alors de reconvertir le *Manhattan* nous avons examiné cette suggestion le *Manhattan* ayant été conçu en tant que pétrolier mais non pas en tant que brise-glace.

Nous avons donc entrepris de modifier le *Manhattan* qui devait nous servir de modèle uniquement. Nous étions au courant de ce défaut. Les ennuis que j'avais prévus se réalisèrent. Le *Manhattan* a donc toujours été un bateau expérimental car il ne s'agissait nullement d'en faire un prototype de pétrolier Artique.

Depuis lors, j'ai travaillé à des projets analogues, mais je pense qu'il serait utile à présent de vous donner l'occasion de me poser quelques questions.

[*Texte*]

the first to admit it, an experimental model. It was not the intention for her to be a prototype Arctic tanker, not in any way, shape, or form. My involvement basically goes up to that level.

Of course, I have been involved with other efforts since then which are parallel efforts, but I think this perhaps paints the best picture and may give you the opportunity to lead in some questions from there which may be of more direct value than the comments I have made.

The Vice-Chairman: Mr. Thomson is first on my list.

Mr. Thomson: Mr. Chairman, we will leave the technical details of the ship for the moment. Could you give me just an opinion on how feasible you think it might be to keep the Northwest Passage open in the Arctic, the total passage, a portion of the passage and what length of time etc.? Would you care to comment on this? For example, it would appear to us amateurs, if you like, that the northwest section of the Passage is much more difficult than into Resolute. This is really what I am talking about.

Commander White: I would like to underline—this sounds like a disclaimer—that this is my opinion. I am not trying to protect the government or the Coast Guard now. I am just trying to emphasize that there are tremendous differences of opinion on this subject. I believe it is entirely technically feasible to keep an ice-free route open right across the Arctic, if you are willing to pay the price. In other words, what I am saying is that technically I believe these things are feasible. Economically is another question entirely, of course.

The easiest portion of the route regardless of which time of year you are speaking about is, of course, the section of the Passage from Banks Island back to this side. Beyond Banks Island you are obviously getting a very heavy pack ice or at least the risk of pack ice.

As far as keeping any route open, one thing which I think you probably are well aware of anyway, but I would like to state it to be sure that we are all on a common frequency on this question, is that a lot of people have the idea that keeping something open, whether it be the Great Lakes, the Baltic or the Northwest Passage, means that you can do something completely at will. If you will it to be open, it shall be open. This is not true and I do not think it ever will be. I think you can get trade through there, but there are going to be days perhaps weeks, certainly days, summer or winter when you are not going to move.

The first question on a technical design is what I call survivor quality. In other words, if you are talking about an oil drilling rig, a submersible or a surface breaking tanker, it has to be able to survive the elements, even if it just sits there and you show movies to the crew for two days or something of this nature. Then when the winds change and the weather changes appropriately you proceed on your way, but I do not think anybody will ever guarantee the fact that you will ring up 12 knots, for example, make 12 knots or even 3 knots. There will be those days when you are going to be stopped, but to the contrary on that all this does is fluxuate your schedule. It takes the prediction element out of it, but you can do it, I firmly believe, in more direct response to

[*Interprétation*]

Le vice-président: Monsieur Thomson est le premier sur ma liste.

M. Thomson: Croyez-vous qu'il soit possible de maintenair ouvert le passage du Nord-Ouest dans l'Artique et si oui pendant combien de temps et quelle partie du passage? Pour nous qui ne sommes que des amateurs, il nous semble qu'il serait bien plus difficile de tenir ouverte la section Nord-ouest du passage que *Resolute*.

Commandant White: Je tiens à souligner que je parle à titre strictement personnel; et aussi qu'il existe un très grand nombre d'opinions à ce sujet. Jestime donc que du point technique, il est parfaitement possible de rendre praticable le passage par l'Arctique, à condition d'y mettre le prix. Autrement dit, techniquement c'est une chose possible ce qui ne veut pas dire que ce soit nécessairement rentable.

La section la plus facile de cette route quelle que soit la période de l'année est bien entendue celle qui part de l'île Banks jusqu'à la Côte. De là, de l'île Banks le risque de tomber sur des banquises devient très sérieux.

A ce propos, je tiens à souligner que contrairement à une opinion très généralement admise, selon laquelle il y a moyen à condition que l'on veuille maintenir ouvert un passage dans les Grands Lacs, dans la Baltique ou dans le passage du Nord-Ouest. Or il ne s'agit nullement d'une question de volonté et je ne crois pas qu'il en soit jamais ainsi. Même si on arrive à ouvrir ce passage, il y aura toujours des journées et peut-être même des semaines, en hiver comme en été, au cours desquelles les bateaux seront immobilisés.

Il s'agit premièrement d'assurer ce que j'appelierais la capacité de survivre dans quel navire. Qu'il s'agisse d'un bateau de forage, dans un submersible ou dans un pétrolier-brise-glace, il faut qu'il puisse survivre aux éléments même si on est bloqué et que l'équipage doit se contenter de regarder des films pendant plusieurs jours. Lorsque le vent aura changé et que le temps sera redevenu propice, le bateau pourra reprendre son voyage sans que l'on puisse garantir pour autant une vitesse déterminée que ce soit 12 ou 3 nœuds. Certains jours en effet le bateau sera entièrement bloqué ce qui rend impossible toute prévision. Mais je suis bien d'avis que la chose est possible du point de vue pratique, la route la plus facile étant celle à partir de l'île Banks.

[*Text*]

your question. Yes, I firmly believe this can be done and the easier course now is, of course, from Banks Island this way.

Mr. Thomson: Just to carry something you mentioned a little further, what about the feasibility of drilling on an ice platform for oil off the coast? Would you care to make any comment on this?

• 1605

Commander White: Again, this is an opinion, although I have consulted on this particular point. One of the problems of withdrawing from an ice platform is that if the ice is in motion, the degree of motion can be questioned whether we are talking about no motion this morning and half a knot this afternoon. There is some motion in getting a hole drilled from a platform that is sitting on the ice. Unless you have some mobility to break free from your drilling apparatus and return to it, which I recognize is quite a problem, statistically the chances are very poor of doing that. But I do believe there are ways this can be overcome.

I am at a loss to call the islands by name but some of the islands have the Arctic pack near them; unfortunately the Arctic pack is in motion so it does not provide a good platform to drill a hole in the ground. However, there are areas which are not Arctic pack ice, where drilling operations, as a matter of opinion, are entirely technically feasible; in some cases, four months, in some cases, six and perhaps in some cases, eight. I think it is possible.

One of the ways to do it incidently, although not the only alternative, is to have, if I may have you visualize it in this manner, some sort of ice-breaking platform protected by an ice-breaker leading it. When I say leading it, you imagine the two in motion and in fact, they are, relative to the ice but the idea is to have no motion relative to the ground. And this is possible also.

Mr. Thomson: Would you care to make a comment about shipping oil by submarine under the ice compared to shipping it by surface vessel.

Commander White: If I may take the liberty of telling a little story on the side which may help amplify this point. I have given a number of talks, particularly in the New England community on many subjects allied to this. My own community which is the New England area, of course, is where General Dynamics is pushing this very idea. I was very cautious in my answer. I was well informed that I would be questioned on this by one of the groups down there. I was and I gave the answer which I shall give to you incidently. However, on the very next day in the newspaper in our community, in the headlines, it did not say that Rod White said, but it said that a Coast Guard Officer says that submarine tankers are not feasible. You can imagine how popular I was at home.

The actual response to the question that I gave then and I continue to give in good faith, is that all these methods are technically feasible whether we are dealing with pipelines, flying oil out or taking it out by surface transportation. I have no doubts about any of them. Again, it is the price you are willing to pay to accomplish this with a great deal of certainty.

[*Interpretation*]

M. Thomson: Croyez-vous qu'il soit possible de faire des forages à partir d'une plate-forme de glace pour trouver du pétrole sous la mer?

M. White: Encore une fois, je vous donne mon opinion personnelle. Les plate-formes de glace posent le problème du mouvement, ce mouvement étant variable d'un moment à l'autre. La seule opération de forage à partir d'une plate-forme sur la glace provoque un certain mouvement elle aussi. Donc, à moins de pouvoir quitter les installations de forage pour y retourner ensuite, ce qui est très difficile, les possibilités sont plus basses. Cependant, ce problème devrait pouvoir être surmonté.

Certaines de ces îles dont les noms m'échappent sont proches de la banquise arctique, celle-ci étant malheureusement en mouvement; ce qui n'en fait pas une bonne plate-forme en vue d'une opération de forage. Cependant, dans d'autres arctiques qui ne sont pas situées sur des banquises, je pense que des travaux de forage devraient être techniquement possibles. Mais ce forage devrait pouvoir se poursuivre pendant 4, 6 et même peut-être 8 mois.

Une façon de le faire, c'est d'avoir une plate-forme brise-glace protégée par un brise-glace. Il s'agit notamment de s'assurer qu'il n'y ait pas de mouvement de la plate-forme et du brise-glace par rapport à la terre, bien qu'il y en ait par rapport à la glace ce qui aussi est techniquement possible.

M. Thomson: Que pensez-vous du transport de pétrole par submersible en dessous de la glace comparé à son transport par bateau de surface?

M. White: J'aimerais vous raconter une anecdote pour mieux expliquer ce que je veux dire. J'ai eu l'occasion de parler bien souvent sur cette question, surtout dans la région de la Nouvelle-Angeterre. C'est en effet dans cette région que la société General Dynamics s'occupe précisément de ce problème. J'avais donné une réponse très prudente, et pourtant le lendemain les journaux de la région non pas que Rod White avait dit mais bien qu'un officier de la Garde côtière avait déclaré que des pétroliers submersibles ne constituaient pas une solution pratique.

J'avais dit alors et je répète aujourd'hui que les trois méthodes sont valables du point de vue technique, que ce soit le transport du pétrole par pipeline, par avion ou par bateau de surface. Il s'agit d'une question de prix.

Il y a un moyen de construire un pétrolier submersible car des sous-marins ont déjà navigué dans ces eaux. La principale difficulté qui se pose c'est de déterminer la distance entre le fond de la glace et le fond de l'eau. Chaque solution présente des problèmes, mais qu'ils peuvent tous être surmontés, à condition d'y mettre le prix.

[*Texte*]

I think a submarine tanker is feasible; submarines have been operating up there. There are some very definite problems and problems which relate to the submersibles, of course, have to do mainly with the clearance between the bottom of the ice and the bottom of the water. My clients have their own set of problems; aircraft have their own set and obviously expense is one of them; surface ice-breaking tankers have theirs. They all have problems but I think all these problems can be overcome if people are willing to pay a price.

Mr. Thomson: To carry this question a little bit further, do you see in this an economic possibility as compared to a technically possible idea?

Commander White: Personally, I do. I think some of my own colleagues would say I am a little biased. But in trying to be quite objective about this, there are certain features to a surface ice-breaking tanker, and I am speaking economics and this is not my forte, meaning I am not fully qualified in that sense. My own feeling is that if there is oil to be produced up there and to be pulled out, I can make an investment—speaking very loosely, as though I had money—I can make an investment in one ship, which may be anywhere between $50 million and $100 million. But there is a precise investment I can make; I can get that ship into operation; I can get it to the other end of the line; I can start getting a return from my capital investment; and I can do this at a rather minimal investment.

If we talk pipeline, whether it be TAPS or whether we talk Trans-Canada pipeline, one of the real economic problems is that you have an amply fantastic investment to make before you get drop number one of oil or any consequential return on the investment. In the very long run, I think the pipeline may very well be the most economical but whether anybody can afford to even start that way, to get the ball rolling, I rather doubt it. Besides the social and ecological pressures, the economic pressures of such a fantastic investment are alarming and may not pay off. They may not pay off to make a return on the investment worthwhile.

Mr. Thomson: To switch the question a little bit, Canada is going to build some new icebreakers obviously. One of the reasons we are here in Committee is to get all the information we can pertaining to this subject.

• 1610

What type of icebreaker do you visualize us building? If the United States is going to build one, or the Finns, logically we are going to have some of the same problems. I do not say always, but I am thinking of the Arctic now, or the Great Lakes, or the Baltic.

Commander White: In a technical sense there are a number of breeds of icebreakers. I think we can make a clearly defined difference between Great Lakes icebreaking or Baltic icebreaking and polar icebreaking.

There are very few icebreakers which have been historically built with the objective in mind of being a polar icebreaker. The Finns claimed to have done some of this. For example, our wind class and glacier icebreakers were not designed as polar icebreakers. So it is difficult to envision—even if we relate to the polar icebreaker

[*Interprétation*]

M. Thomson: Pensez-vous que ce soit une solution rentable?

M. White: Personnellement, je pense que oui. Je pense en effet qu'un pétrolier brise-glace présente certains avantages économiques bien que je ne sois pas spécialiste en la matière. Je pense en effet qu'il y a du pétrole dans l'Arctique et qu'il y aura moyen de l'extraire. Imaginons donc que j'investisse entre $50 et $100 millions dans la construction d'un navire et que je puisse ainsi obtenir des bénéfices sur les capitaux que j'aurais investis, ces capitaux étant relativement peu importants.

Pour ce qui est des pipelines par contre, le problème économique qui se pose c'est que les investissements nécessaires sont énormes. A longue échéance, le pipeline serait peut-être la solution la plus économique, mais il s'agit de savoir si l'on dispose des capitaux nécessaires pour démarrer l'opération; ce dont je doute fort. En plus des facteurs sociaux et écologiques, l'importance de ces investissements pose de sérieux problèmes économiques. Il se pourrait en effet que les bénéfices ne soient pas suffisants pour justifier des investissements.

M. Thomson: Pour passer à un autre sujet, vous savez sans doute que le Canada a l'intention de construire de nouveaux brise-glace et c'est là d'ailleurs la raison pour laquelle nous sommes réunis ici aujourd'hui.

Quel type de brise-glace pensez-vous que nous devrions construire? Nous aurons probablement à faire face aux mêmes problèmes que les États-Unis ou la Finlande dans ce domaine, qu'il s'agisse de l'Arctique, des Grands-Lacs ou de la Mer Baltique.

Le commandant White: Il existe différents types de brise-glace. En effet, il y a une différence très nette entre les brise-glace des Grands-Lacs, de la Baltique ou des régions polaires.

Très peu de brise-glace ont été conçus en vue de servir dans les régions polaires. Les Finlandais prétendent en avoir construit quelques-uns. Il m'est donc difficile de répondre à votre question sans connaître l'objectif précis de ces brise-glace. S'agit-il d'un vaisseau d'escorte ou

[*Text*]

itself—it is difficult really to respond in good faith to your question unless I knew specifically what the objective of having it was. In other words, if it is an escort vessel, I would sit down and do it one way. If it were an oceanographic peatform, I would do it another way.

Mr. Thomson: I can see—I asked this question at another meeting—I even could see us building one merchant vessel with some icebreaking capabilities, or one that could look after itself in ice a little bit so that you do not have to have a sheep dog there looking after it all the time. There are several levels at which we might logically build, but I was thinking of one that would really plow and keep a lane open for other ships, a sturdy vessel.

Commander White: If there were, as I said to your question, a pure icebreaker, in other words, that was its mission and not other people—if I were to sit down and design one, I would probably come up very close to what we are doing.

This sounds somewhat biased because I have already an input to that. I would certainly trade off compared to the coast guard icebreakers some of its oceanographic capability and others, and I would tend to minimize crew. Crew problems can be very severe problems, particularly in that environment. But I do believe certainly that an icebreaking vessel, with its main objective as an icebreaker, which incidentally is going to turn out to be much like a tugboat in many ways—it is going to have a fantastic amount of power, because it is quite feasible. In fact it would be almost an easier thing to build in many ways than a merchant vessel.

Mr. Thomson: Mr. Chairman, I would like to apologize to the witness. I have to go to another meeting. I will be back in a few minutes.

The Vice-Chairman: Would you like to put your supplementary now, Mr. McBride?

Mr. McBride: It was a breakdown, a minimizing of crew. I assume you meant numbers.

Commander White: Yes.

Mr. McBride: Your number is down.

Commander White: I may also add, if I may reflect on that, that there is a training degree involved. There is a skill level which goes hand in hand with that. In other words, if in some magic manner I could reduce the requirements for high-skill level, this would also be an advantage.

Mr. McBride: Have you any information at hand that you could share with the Committee as to some projection percentagewise as to how much below present crew size one might reasonably go? Or are you really just emphasizing the problem you have of having people away from inhabited areas and in a confined and restricted environment for a long duration of time?

Commander White: Part of it, quite honestly, is the idea of putting together a team to do something—this is not just akin to icebreaking; this can be in any field of endeavour—with at least adequate qualifications, and to maintain that team either by input and output at appropriate times to keep the transition.

[*Interpretation*]

d'une plate-forme océanographique? Dans les deux cas la solution est différente.

M. Thomson: Nous pourrions construire un bateau marchand capable de fonctionner en tant que brise-glace, de façon à ce qu'il ne doive pas toujours être escorté. Nous pourrions construire différents types de brise-glace, mais je pensais plus précisément à un bateau qui pourrait vraiment briser la glace et ouvrir la route à d'autres vaisseaux, c'est-à-dire un bateau assez solide.

Commandant White: S'il s'agissait uniquement d'un brise-glace, il serait probablement très semblable à ceux que nous construisons à l'heure actuelle.

Toutefois, par rapport aux brise-glace de la garde côtière, celui-ci ne serait sans doute par muni des dispositifs océanographiques mais son équipage serait probablement plus réduit. L'équipage cause en effet des problèmes sérieux dans les régions arctiques. En tout état de cause, un navire dont le seul objectif est de fonctionner en tant que brise-glace et qui entre parenthèses ressemblerait d'assez près à des remorqueurs très puissants, serait peut-être plus facile à construire qu'un navire marchand.

M. Thomson: Monsieur le président, veuillez m'excuser. Je dois me rendre à une autre réunion, je reviendrai dans quelques instants.

Le vice-président: Voulez-vous poser votre question supplémentaire maintenant, monsieur McBride?

M. McBride: Si j'ai bien compris, vous avez parlé de réduire l'équipage en nombre, n'est-ce pas?

M. White: C'est bien ça.

M. McBride: L'équipage serait donc moins nombreux.

M. White: Il y a encore une question de formation. S'il y avait moyen de réduire le besoin de personnel hautement qualifié, ce serait également un avantage.

M. McBride: Pourriez-vous nous dire exactement de combien il y aurait moyen de réduire l'équipage? Ou vouliez-vous plutôt parler des difficultés suscitées par l'obligation pour les membres de l'équipage de vivre pendant de longues périodes de temps dans des endroits inhabités et dans un espace restreint?

Commandant White: Une des difficultés consiste en effet à réunir une équipe. Ceci est vrai non seulement des brise-glace mais de tous les domaines qui exigent un personnel qualifié.

S'il y a moyen de restreindre les objectifs au but réellement indispensable, ceci permet de réduire le per-

[*Texte*]

I think the nature of my qqestion was more in line with the earlier comment relative to the objectives. If you can keep the objectives narrowed to what you really want, then it lessens the quantity more than anything else. For example, coast guard icebreakers have a large number of people, and it would be hard for us to give you an exact answer of 100 or 200. But the point is, if we did not have an oceanographic requirement, I am not saying that we should not have, but just by way of illustration, if we did not have to carry, let us say, three scientists, we then would not have to carry the six technicians to go with them. We would also not have to carry the cooks that back them up.

Mr. McBride: Parkinson's Law.

Commander White: Yes. And we would also not have to carry the extra people that are required because it is now a bigger ship to carry those people.

It is one of these horrible expansions that you can get into. I know our earlier manning requirements were rather low, and we were quite optimistic. But as soon as somebody laid on a requirement which seemed like it was trivial—like obviously we have to have helicopters. I am not really sure we do, but let us make that assumption. As soon as you do that, you get yourself a much larger ship with far more people, and then there would be more cooks and people in the laundry to support them. It grows very quickly.

Mr. McBride: Put me on your list, Mr. Chairman, please.

The Vice-Chairman: Yes. Mr. Badanai is next.

Mr. Badanai: Thank you, Mr. Chairman. I would like to ask the witness, how many months of the year is the ice hazard present in the Arctic?

Commander White: I think there is an ice hazard present all year round. If we are talking about the Northwest Passage, there is a risk of meeting or encountering ice, and you have to be prepared for it even if you just meet one ice floe in one summer.

Mr. Badanai: All year around, this operation?

Commander White: Yes, sir.

Mr. Badanai: Is there any consideration given to construction of an icebreaker powered with atomic fuel?

• 1615

Commander White: Yes, we have considered this and I am very much involved in the field.

We have made studies along this line and the studies have been on an economic basis. To give you some idea, nuclear power, as such, does not really become feasible until it becomes competitive with other modes of power.

I think what will surprise some people is the fact that it is quite competitive, particularly if you are building on a multiship basis. If you and I were to start building a ship this afternoon, if we were only going to build one ship, I think we could discard nuclear right away. If we saw that there would be other ships in the same class, or

[*Interprétation*]

sonnel. Ainsi les brise-glace de la garde côtière ont un équipage très nombreux, 100 ou peut-être 200, sans vous donner des chiffres exacts. Si par exemple, nous abandonnions notre mission océanographique, nous pourrions nous passer des trois hommes de science ainsi que des six techniciens qui font partie de leur équipe, sans parler des cuisiniers, etc.

M. McBride: La Loi de Parkinson, quoi.

M. White: C'est bien ça. Et nous n'aurions pas besoin non plus des personnes qui font partie de l'équipage du seul fait de la grande dimension du navire.

Auparavant nos besoins avaient été relativement modestes et nous étions fort optimistes. Mais par la suite, différentes personnes ont présenté toutes sortes d'exigences, telles que les hélicoptères ce qui fait qu'on a besoin d'un bateau beaucoup plus grand avec un équipage beaucoup plus nombreux et un grand personnel de soutien. On peut aller très loin dans cette direction.

M. McBride: Voudriez-vous inscrire mon nom sur votre liste, monsieur le président.

Le vice-président: Certainement. Je donne maintenant la parole à M. Badanai.

M. Badanai: Merci, monsieur le président. Le témoin pourrait-il nous dire pendant combien de mois la glace constitue-t-elle un danger dans l'Arctique?

Commandant White: La glace constitue un danger tout au long de l'année. Ainsi dans le passage du Nord-Ouest, on risque de tomber sur de la glace, même s'il ne sagit que d'une seule masse de glace flottante durant tout un été.

M. Badanai: Donc c'est bien un danger qui se présente toute l'année?

Commandant White: Certainement.

M. Badanai: A-t-on envisagé la possibilité de construire un brise-glace à propulsion nucléaire?

Commandant White: Nous avons seulement envisagé cette possibilité et c'est d'ailleurs un problème dont je m'occupe personnellement.

Nous avons déjà fait des études et notamment des études de rentabilité. Ainsi les combustibles nucléaires ne deviennent pratiques que lorsqu'ils deviennent compétitifs avec d'autres sources d'énergie.

De nombreuses personnes seront sans doute surprises d'entendre que les combustibles nucléaires sont fort compétitifs, surtout lorsqu'il est question de construire plusieurs navires. Pour un seul navire, les combustibles nucléaires n'entrent pas en ligne de compte. Par contre,

[*Text*]

particularly if you were letting a multiship contract, I would very eagerly pursue the opportunity, particularly from an endurance and power point of view, to consider nuclear power. I think this is one of th best places in the world for nuclear power if you are going to use it.

Mr. Badanai: That is very interesting. Has there been any study made about the possible use of atomic power in reducing the danger from ice? I understand there have been some scientific probes made in the use of atomic and nuclear power for that purpose.

Commander White: Do you mean other than for the propulsion of the ship itself?

Mr. Badanai: Yes.

Commander White: There have been some studies, and I know we have made some studies, that relate to the ship, but not to the propulsion. For example, you have a very large supply of energy, in the quantitive sense it is a very large supply, that you are carrying on board once you go to nuclear.

The thought has been made, why not take some of this heat and simply melt the ice ahead of you or at least melt the ice in immediate contact with the vessel. What you then get into is not so much the problem of the energy, it is the problem of the heat transfer.

To transfer heat to ice is a fantastic problem in itself. So even if we had an unlimited heat source, to transfer this effectively to the ice would be a major problem. In fact, I even have had undergraduate students working on this thing become somewhat overwhelmed.

Mr. Badanai: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Rock.

Mr. Rock: Thank you, Mr. Chairman.

Commandeer White, do you have any information on the future thinking of Humble oil, since you were connected with them on the *Manhattan,* in keeping up their two experiements in the North? Are they going to continue?

Commander White: You have already identified the fact that there were two times rather than one, so you obviously know the answer to that portion already. Their second trip, technically, was of far greater value, of course, than their first.

I frankly do not feel that I am at liberty to say. I have some pretty good guesses and ideas, and speaking in a very broad sense, without speaking for Humble—very specifically avoiding speaking for them—although there has been a tabling of the apparent interest by a lot of companies, nevertheless, the interest, at least academically within colleagues' levels, for example, goes on. So it is very definitely not a case of everybody abandoning the idea. However, I know that Humble's official position is that it is tabled until this pipeline business is cleared up.

Mr. Rock: I was just going to bring up that pipeline question.

If they do continue, possibly it would be for shipping oil to places other than the United States then.

Commander White: Potentially, yes, I see this and I am speaking now very definitely for myself.

[*Interpretation*]

s'il s'agit de construire plusieurs navires du même type, je serais tout en faveur des combustibles nucléaires, surtout du point de vue de l'endurance et de la puissance. Je pense en effet que c'est une des meilleures applications de l'énergie nucléaire.

M. Badanai: Voilà qui est fort intéressant. A-t-on étudié la possibilité d'utiliser l'énergie atomique pour réduire les dangers que présente la glace?

Commandant White: Vous voulez dire pour des buts autres que la propulsion du navire lui-même?

M. Badanai: C'est bien cela.

Commandant White: Des études ont été faites et nous en avons fait nous-mêmes, concernant les navires mais non pas la propulsion. Ainsi un navire à propulsion nucléaire doit transporter de vastes quantités de matériel énergétique.

Pourquoi dès lors ne pas utiliser une partie de cette chaleur pour faire fondre la glace en contact direct avec le bateau. Il s'agirait dans un tel cas non pas d'un problème d'énergie mais d'un problème de transport de chaleur.

Faire le transfert de la chaleur à la glace trouve des difficultés énormes. Quand bien même que nous disposerions de quantités illimitées de chaleur, le transfert de cette chaleur à la glace est extrêmement difficile.

M. Badanai: Merci, monsieur le président.

Le président: Je donne la parole à M. Rock.

M. Rock: Merci, monsieur le président.

Commandant White, savez-vous si Humble Oil a l'intention de poursuivre certaines expériences dans le Nord?

M. White: Je vois que vous savez qu'il y a eu deux expériences et du point de vue technique, la deuxième fut de loin la plus intéressante.

Je ne suis pas libre de répondre à votre question. Je tiens à souligner que je ne parle pas au nom de la société Humble mais à titre purement personnel; bien que l'intérêt de nombreuses sociétés ait diminué, les milieux scientifiques s'y intéressent toujours. Donc, il n'est pas question d'abandonner totalement cette idée. Je sais néanmoins qu'officiellement Humble a décidé de postposer ce problème jusqu'à ce que la question du pipe-line soit résolue.

M. Rock: Je voulais justement parler de la question du pipe-line.

S'ils décidaient de poursuivre, ce serait peut-être pour transporter du pétrole ailleurs qu'aux États-Unis.

Commandant White: C'est tout à fait possible. Encore une fois, je parle à titre purement personnel.

[*Texte*]

Mr. Rock: Yes.

Commander White: There very definitely is that possibility. In Humble's particular case, of course, their market is the East Coast and the market is far more apt to determine what goes on really than the technology they have. So this is one of the driving forces behind their specific interest. Of course the availability of oil, particularly through a TAPS pipeline down Valdez, is that they are not producing enough to do much with the eastern market even at that level, at the earlier levels anyway.

Mr. Rock: Commander White, presumably you have heard of the Alexbow?

Commander White: Oh, yes.

Mr. Rock: Do you think there is any future for such a bow for icebreaking?

• 1620

Commander White: Yes, very definitely. I am well aware of the fact that Mr. Alex is a Canadian and well respected by my colleagues down South. However, as far as polar icebreakers—this is why I made the difference before—as far as polar icebreaking is concerned compared to lakes and rivers, I frankly feel that the Alexbow has absolutely no place. If I may I would like to go on and explain why in a way.

The Alexbow basically scoops under and breaks upward and can be designed as the White-bow, so to speak, simply inverted. I think Mr. Alex would have it the other way around, the White-bow can be designed as the Alexbow inverted. At any rate, if we do this there are two real problems associated with it, one of which...well, there is a third one, let me get to that one first, it is the easiest one. Lifting ice out of the water is not easier than pushing it down under. Most people think it is easier just coming out. It is not, the force difference is far easier going down.

Of the other two points, which I think are keenly significant, one is the fact that the ice that we are talking about in the polar regions does not behave the way we would like it to. I think most of you have seen pictures of the rafting that takes place. In other words, I am not worried about a vehicle which can get across the field if it cannot get over the stone wall too. This is what we are up against there. The Alexbow simply does not have the capability for getting under some of the ice that definitely is going to be encountered.

In addition to that being a technical problem, there is another real problem which in my mind is significant. If I can ask you to play the role of captain of a ship just for a moment, visualize that with an overhanging bow such as on the *Manhattan* you find some rafted or pressure ice ahead of you, and you know it goes down quite extensively. So with a large overhanging bow relatively speaking, a conventional bow or the White-bow, the captain knows he can charge into that—that is perhaps a poor choice of words—but he can go at that as fast as he likes and the faster he goes the more he is going to slide up and the more chance he has of breaking down through. He also knows that the worst that can happen to him, on a well-designed vessel, and we can design this into it, is

[*Interprétation*]

M. Rock: Je comprends fort bien.

M. White: Cette possibilité existe sans aucun doute. En ce qui concerne la société Humble, son marché est situé sur la côte Est et l'avenir saura déterminer davantage par la situation du marché que par l'aspect technologique du problème. Les quantités de pétrole susceptibles d'être transportées par une pipe-line TAPS le long du Valdez est insuffisante pour satisfaire les besoins des marchés de la côte Est.

M. Rock: Commandant White vous avez sans doute entendu parler de la proue ALEXBOW?

M. White: Certainement.

M. Rock: Croyez-vous que ce type de proue puisse être utiliser sur des brise-glace?

Le commandant White: Oui, tout à fait. Je sais parfaitement que M. Alex est canadien et jouit d'un grand prestige parmi mes collègues américains. Cependant, et c'est la raison pour laquelle j'ai tenu à faire cette distinction auparavant, en ce qui concerne le travail des brise-glace dans les régions polaires, par opposition au travail de brisage de la glace dans les lacs et les rivières, je pense tout à fait franchement que l'*Alexbow* n'a pas sa place. Si vous le permettez, j'aimerais justifier cette opinion.

Le principe de l'*Alexbow* est de plonger sous la couche de glace et de la briser en remontant, ce qui constitue en quelque sorte le principe inverse de la *White-bow*. Je pense que M. Alex adopterait une position inverse et dirait que la *White-bow* est l'inverse de l'*Alexbow*. Quoi qu'il en soit, nous nous trouvons confrontés dans ce genre de situation à trois problèmes et je commencerai pas exposer le plus simple de ces problèmes. Il n'est pas plus facile de soulever la glace et de la faire sortir de l'eau que de la briser en la poussant sous l'eau. La plupart des gens pensent qu'il est plus facile de la faire sortir, mais c'est une erreur car la différence de force joue beaucoup plus facilement vers le bas.

Deux autres facteurs sont également très importants; le premier est le fait que la glace qui se trouve dans les régions polaires ne se comporte pas de la façon dont nous voudrions qu'elle le fit. Je pense que la plupart d'entre vous ont vu des photos des phénomènes de flottage qui se produisent dans ces régions. En d'autres termes, je ne m'intéresserait pas à un navire qui peut passer à travers ce champ de glace s'il n'est pas en mesure de passer à travers la banquise également. Voilà pourquoi nous sommes opposés à ce genre de procédé. Il me semble que l'*Alexbow* n'est tout simplement pas en mesure de passer sous les couches de glace que l'on peut rencontrer dans ces régions-là.

De plus, un autre problème, important également, s'ajoute à ce problème technique. Et j'allais vous demander d'essayer de vous mettre dans la peau du capitaine d'un navire pour un moment, de manière à imaginer ce qui se passe; lorsque vous disposez d'une étrave suspendue telle que celle du *Manhattan* vous pouvez vous trouver face à des blocs de glace à la dérive ou à une pression exercée

[*Text*]

that the ice will not break, at which point he will slide back off rather gracefully.

The image of the commanding officer that I have asked you to put in your mind is to recognize that as you see that ice you will give it the old college try, as they say. Visualize if you will the same situation with a bow that protrudes like a battering-ram under the ice. Psychologically no commanding officer in his right mind is going to hit that at high speed. He is going to react perhaps exactly the way he should and not hit it. He will not make any attempt because he knows what is going to happen. He knows his ship is under water but he cannot see it, he cannot visualize it, and he certainly cannot see what he is going to encounter and in what form. He does not know whether it is just barely going to get under it and maybe break it up or catastrophically ruin the vessel completely. Although the Alexbow is a very innovative idea, and there are others incidentally, I think it is very definitely restricted out of the Arctic domain or out of the polar domain.

Mr. Rock: In that case do you feel that there is a possibility for its use in fresh water like in the St. Lawrence?

Commander White: The St. Lawrence may be somewhat marginal on that and I would sort of beg off on answering that. The Amsterdam plow, which is somewhat akin to this, has been used in Europe for years and quite successfully. I think there very definitely are places where the Alexbow should be studied. As a matter of fact, in part of the story of the *Manhattan* which led up to this there were actually two considerations: one for the design I was doing and one for my doing an Alexbow design. This was rejected right out of hand. As soon as we sketched it out on paper that was the end of it.

Mr. Rock: I see. On the type of icebreaker that we have now, is there a lot of cost through damage? Does the bow itself get damaged at all after a season of icebreaking?

Commander White: I think the incidence of damage, perhaps not the severity, but the incidence of damage operating in the ice is certainly higher. Our most costly damage is normally not the bow; it is usually the screws or the rudder. There have been great improvements in this area relative to prior icebreakers but this is still the riskiest area in that sense. After each trip, our icebreakers are usually hauled and painted. You will not come back with any paint on, and you probably will not come out with anything like bilge keels; in other words, anything that protrudes from the hull of the ship is not going to come back with you. Hopefully the rudders and screws do; they usually do, but beyond that nothing does.

Mr. Rock: Thank you very much.

[*Interpretation*]

par la glace devant vous, et vous savez que cette glace descend assez bas en-dessous du niveau de l'eau. Par conséquent, lorsque vous disposez d'une étrave conventionnelle, donc d'une étrave suspendue ou *White-bow*, vous savez que vous pouvez charger dans ce bloc de glace à la vitesse que vous aurez choisie et que plus vite vous irez plus vous aurez de chance de briser cette glace. Vous savez également que le pire qui puisse vous arriver c'est de ne pas parvenir à la briser; dans ce cas, il ne vous restera plus qu'à vous dégager tranquillement.

Imaginez que vous vous trouviez dans la même situation mais que vous soyez équipé d'une étrave en forme de bélier mais qui se trouvait celle-ci sous la glace. Aucun commandant de navire ayant toute sa tête ne se risquera à heurter à toute vitesse ce block de glace. Or c'est peut-être là une réaction parfaitement saine. Vous n'essaierez pas car vous savez ce qui risque d'arriver. Vous savez que vous n'êtes pas en mesure de voir ce qui se trouve sous la surface de l'eau et que vous ne savez pas exactement ce que vous allez heurter. Il se peut que vous réussissiez à briser la glace mais il se peut aussi que vous endommagiez votre navire de manière catastrophique. Je pense que l'*Alexbow* est une idée extrêmement innovatrice, mais je pense qu'elle ne peut pas être appliquée dans l'Arctique ni dans le domaine polaire.

M. Rock: Dans ce cas, pensez-vous qu'il serait possible de l'utiliser dans des eaux fraîches, tel que les eaux du Saint-Laurent?

M. White: Je pense que le Saint-Laurent représente un problème marginal et je vous demanderais de ne pas me forcer à répondre à cette question. On utilise depuis un certain nombre d'années en Europe et avec succès l'étrave *Amsterdam*, qui est semblable à celle-ci. Je pense par conséquent qu'il y a des domaines et des endroits où l'*Alexbow* pourrait être utilisée avec profit. En fait, la question s'est posée lors de la construction du *Manhattan* de savoir comment on concevrait l'étrave; une des esquisses proposait l'étrave conventionnelle et l'autre esquisse proposait l'étrave semblable à l'*Alexbow*. Cette dernière a été rejetée immédiatement et n'a pas dépassé le stade de l'épure.

M. Rock: Je vois. Est-ce que les dégâts causés sur les brise-glace que l'on utilise à l'heure actuelle coûtent très cher? Est-ce que l'étrave elle-même est endommagée après une saison de brisage de la glace?

M. White: Je pense qu'il y a effectivement un taux de dégât relativement élevé lorsqu'on opère dans la glace. Cependant, les dommages les plus élevés ne concernent pas normalement l'étrave; ce sont en général les hélices ou le gouvernail qui sont le plus endommagés. De grands progrès ont été faits dans ce domaine mais cela reste quand même les pièces qui subissent le plus de dégâts. Après chaque voyage, on remorque en général le brise-glace et on le repeint. Il est certain qu'un brise-glace rentre au port sans peinture, et il est également probable qu'il n'aura plus de quilles latérales; en d'autres mots, tout ce qui dépasse de la coque du navire ne rentre généralement pas au port. Tout ce que l'on peut espérer en général c'est de pouvoir ramener les hélices et le gouvernail.

M. Rock: Merci beaucoup.

[*Texte*]

The Vice-Chairman: Mr. McBride.

Mr. McBride: If I understand your brief, Mr. White, I am almost overwhelmed with this last comment on the Alexbow; it seemed so logical. As the former questioner put it, we have been discussing this at a number of our meetings. This was the line I was going to pursue so most of my questions have been well covered. I might draw out some details, though.

• 1625

Referring even further to Mr. Thomson's questions along the line that because the Arctic icebreakers, to which you refer, and the only style you can see as being feasible and working, ride up and break down, it would therefore follow that a heavier vehicle would be more advantageous than a lighter one. I would like to tie this into your reference to nuclear power, always an intriguing source of energy. Would this necessarily tend to create a lighter vessel? I am just not familiar with nuclear-powered vessels. If it would, then, we would simply use much more ballast to get the weight. Would you comment on that whole area. Most of the ships are powered now by means which are themselves relatively weighty and so on and you must carry fuel which is weighty, etc.

Commander White: There is a certain degree of complexity to the question. Let me first of all, relate the fact that the downward force ultimately developed as a consequence of riding up onto the ice is a linear function. In other words, if I double the mass of the vessel, I consequently am going to double for the same impact loss due to the downward force. Therefore, there very definitely is an improvement by virtue of going to higher and higher mass. This is quite well defined.

The problem, associated with that is the fact that in the one mode of icebreaking we are talking about now, in that one mode of ramming up onto the ice and breaking down through, there is a requirement, of course, to get accelerated to the appropriate velocity to do this. Therefore, now as you go to larger and larger mass, of course, you are undoing it because you now need more and more power to accelerate that mass to the appropriate velocity. There is some mix in there.

Hopefully, let us say, 90 per cent of your ice-breaking operation is a relatively continuous operation; in other words, it is not necessarily in experiments, but it is only when you really have rough going that you literally ride up and break down through. The rest of the time, you are at some position that is roughly equivalent to that. In other words, your vessel is out of turn; you are slightly up by the bow so that you are continuously putting that component downward. However, that relates to the amount of thrust you can get and not to the weight of the vessel. If you have a smaller-weight vessel, it is simply going to trim more. It will be a shorter vessel. There are, very definitely, advantages to weight and if I were designing an ice-breaking vessel by itself, frankly, knowing all the trade-offs, I would tend toward the heaviest vessel that I could tolerate without trading off the other things.

When you go to nuclear power, you take a large quantum jump in your weight as far as your plant weight is concerned, primarily because of your shielding; therefore,

[*Interprétation*]

Le vice-président: Monsieur McBride.

M. McBride: Monsieur White, je dois dire que je suis accablé par la clarté et la logique de vos commentaires sur l'*Alexbow*. Comme le député précédent vous l'a déjà dit, nous avons énormément discuté de cette question pendant un certain nombre de réunions. Je pense que la matière de la plupart de mes questions a déjà été couverte. Cependant, je voudrais vous demander certains détails supplémentaires.

D'après les réponses que vous avez apportées à M. Thomson, il découle que la seule manière rentable de briser la glace consiste à la monter en quelque sorte et à la briser; il s'en suit qu'un navire extrêmement lourd est boucoup plus avantageux qu'un navire léger. J'aimerais relier cette question à celle des navires à propulsion nucléaire; l'énergie nucléaire est encore mal connue. Est-ce qu'un navire à propulsion nucléaire serait nécessairement plus léger? Je ne connais pas très bien cette question. Dans l'affirmative, il faudrait alors utiliser davantage de lest pour obtenir le poids. La plupart des navires sont à l'heure actuelle propulsés par des carburants qui représentent un certain poids. Tenant compte de ces divers facteurs, j'aimerais que vous fassiez certains commentaires sur ce problème.

M. White: La question est assez complexe. Tout d'abord, je voudrais indiquer que la force d'attraction vers le bas qui est créée lorsqu'on monte la glace est une fonction linéaire. En d'autres termes, si l'on double la masse du navire, on double l'impact dû à la force d'attraction vers le bas. Par conséquent, il est évident que l'on a intérêt à avoir des masses aussi élevées que possible. Ceci est clair.

Le problème qui est relié à ce facteur précédent et le fait que lorsqu'on procède de la façon habituelle, à savoir lorsqu'on utilise le navire comme un bélier, il faut chercher à avoir une vitesse suffisante. Par conséquent, lorsque la masse du navire est très importante, on a besoin d'une énergie accrue pour obtenir cette vitesse. Il y a donc une certaine contradiction dans les deux facteurs.

Lorsque les conditions sont bonnes, dans 90 p. 100 des cas l'opération de brisage de la glace est une opération relativement continue; en d'autres termes, ce n'est que lorsque la glace est extrêment dure qu'on est obligé de la monter et de la briser vers le bas. Le reste du temps, le navire est légèrement surélevé de manière permanente ce qui permet de conserver cette force vers le bas. Cependant, cela dépend de la puissance de la poussée dont on dispose et non pas du poids du navire. Lorsque l'on dispose d'un navire relativement léger, il faut alors l'équilibrer davantage et le navire sera en général plus court. Par conséquent, le poids représente un atout certain dans le brisage de la glace et, en tenant compte de tous les éléments et facteurs du problème, j'aurais tendance à être en faveur d'un navire aussi lourd que possible sans pour autant dépasser la limite qui ferait intervenir les autres facteurs de manière nuisible.

Lorsqu'on a recours à un navire à propulsion nucléaire, les installations motrices du vaisseau sont beaucoup plus lourdes; cependant, ces installations motrices ne sont pas plus lourdes que la combinaison du poids des moteurs d'un navire conventionnel et du carburant embarqué; ici entre en jeu la question de la durée et de la portée; si

[*Text*]

you do have a substantially heavier plant to begin with. However, that plant may or may not be in excess of what the combined weight of fuel in plant would have been before; therefore, it is really a question of endurance and I think you can see that if we are talking of a high-endurance vessel, a vessel that does not get back into port very often and if we were to go fossil-fuel, we have to carry a tremendous amount of fuel. Consequently, if you double the season, you are almost doubling the total weight; whereas if you are going for that doubled season with nuclear you do not add weight. Then your weight problem becomes stable.

There is also another hidden advantage which is not necessarily akin just to operating on ice by going nuclear power. That is the fact that as far as your plant and your fuel are concerned, the weight on leaving port and the weight on arriving in port are the same weight; therefore, you are not adding ballast as you go. Whereas, for example, a tanker on a run now will start out loaded as far as she can be loaded and by the time she gets to New York, she is either high in the water or is loaded now with ballast that she has taken on to make up for the fuel she has expended. It would be nice, in a way, to be able to trade that off and carry it as pay-load. There is definitely an advantage, particularly, on the higher endurance vessels for nuclear, and it is stable or consistent weight.

Mr. McBride: Mr. Chairman, that is essentially what I was interested in.

• 1630

The Vice-Chairman: Commander, might I ask a few questions which have arisen during the course of the other questioning. I have nobly refrained from putting in supplementaries. My questions will skip back and forth over a fairly wide range.

I would like to refer briefly to previous evidence which has been given this Committee in regard to the safety factor in oil tanker shipments in the North and I want to see what your reaction is to this.

In sum, the Committee was told that there is no doubt that a tanker can be built sufficiently strong to withstand any pressure known in the ice pack, including when the ship becomes stuck; but, with this, we were told that there was also the danger that a ship would become immobilized in the ice pack, carried over reefs and ripped open, and that it would be in this situation that a large icebreaker should be in a strategic area so that it could free ships in these circumstances.

Do you agree with this view?

Commander White: I agree with it, generally, but I am not really as sceptical.

We get into this again—and I am not putting the National Academy of Sciences on record—with the National Academy of Sciences wearing a different hat.

I firmly believe, from all points of view in this particular case, that when and if tankers are operating in the arctic environment, they will be safer even relative to that environment than our present tankers are now, out of it, because they will have to have—and I think the

[*Interpretation*]

vous voulez utiliser un navire à propulsion conventionnelle sans que ce navire entre au port trop souvent, vous devez embarquer une quantité considérable de combustible; par conséquent, si vous doublez la saison, vous êtes obligé de doubler le poids de carburant embarqué, ce qui n'est pas le cas lorsque vous avez un navire à propulsion nucléaire. Dans le cas des navires à propulsion nucléaire, le poids reste stable.

Un autre avantage présenté par les navires à propulsion nucléaire est l'absence de différence de poids entre le moment où le navire quitte le port et celui où il rentre au port après la saison. Lorsqu'un navire conventionnel quitte par exemple le port pour se rendre à New York, à son arrivée ce navire est bien au dessus de la ligne de flottaison qui était la sienne au moment du départ; il serait extrêmement avantageux de pouvoir utiliser cette différence de poids en charge utile. Par conséquent, la stabilité du poids des navires à propulsion nucléaire représente un avantage certain.

M. McBride: Monsieur le président, je crois que j'ai obtenu toutes les réponses que je souhaitais avoir.

Le vice-président: Commandant White, j'aimerais vous poser quelques questions qui me sont venues à l'esprit pendant la réunion. J'ai noblement résisté à la tentation de les poser comme questions supplémentaires. Je pense que mes questions couvriront un éventail assez large.

Je voudrais revenir rapidement au témoignage qui avait précédemment été présenté devant notre Comité concernant le facteur sécurité des cargaisons de pétroliers dans le Nord; je voudrais connaître votre opinion à ce sujet.

On nous a dit qu'il était sans aucun doute possible de construire un pétrolier suffisamment résistant pour résister à toutes les pressions connues de la part de la masse glaciaire, même lorsque le navire est pris dans les glaces; mais on nous a également dit qu'un navire pris dans les glaces courait le risque d'être immobilisé dans la banquise puis poussé sur des récifs et éventré; pensez-vous que dans ce genre de situation, un brise-glace placé dans une zone stratégique serait en mesure de libérer les navires immobilisés?

Êtes-vous d'accord avec cette théorie?

M. White: Je suis dans l'ensemble d'accord.

Cependant, je suis fermement convaincu que les pétroliers travaillant dans l'Arctique se trouveront, en ce qui concerne leur sécurité, dans des conditions bien meilleures que les pétroliers se déplaçant à l'heure actuelle hors des régions arctiques; ceci s'explique par le fait que les exigences en matière de sécurité seront extrêmenent strictes; or ces exigences sont acceptées par les industriels, par l'Académie nationale des sciences, par les

[*Texte*]

industry accepts this, the National Academy of Sciences accepts it, the Coat Guard accepts it—so much more in the way of protection just to withstand the forces that you have talked about that you will not only have a super-tanker regarding its size but a super-tanker regarding its construction; and there will be extreme safety requirements.

I do not think it would be wise for anybody to ever state that you will not have something catastrophic happen, anymore than it is wise for anybody to say that 747's may fall out of the sky some day, but I do think that the odds against anything catastrophic happening in the Arctic for a tanker designed for that environment are very, very low.

The Vice-Chairman: Assuming that such a tanker fleet might be built and operating there, do you see any need for this country to have an icebreaker, capable of year-round operation, in the passage?

Commander White: I would like to take this out of the context of your country because I try not to get in the position of coming up here as an expert and saying what your country should do.

If I can put it in the context of my own backyard, I think, from a protective instinct, that I would like to have the ability to get a tanker which is in trouble, out of that trouble, or keep a tanker from getting in trouble, whatever tanker it might be; not necessarily to help the shipping company as much as to help my own environment, so that I have that ability to be of service. If I owned all of Alaska and Canada, one of the first things I would like to do is have such an icebreaker available.

There is another point of view, and perhaps this is my coastguard thinking, in a way, too, and that is the fact that ships can get into trouble, no question about it. They may not be in trouble where there is any pollution of the environment at all but you may very well have the humanitarian aspect of just search-and-rescue, as a moral obligation more than anything else. Again, were this my backyard, in a very personal sense I would like to have the ability to make sure I could save life and property at sea—which is back to the coastguard again.

The Vice-Chairman: Will the new icebreaker which is now being built or is about to be built in the United States be capable of year round operation in the Arctic?

Commander White: Within a limited sense, yes. The new Coast Guard icebreaker will be able to operate in the Arctic but it will not be able to operate across the arctic pack year-round, at will. It will not be of that nature. It is a relatively small ship.

The Vice-Chairman: What size is it?

Commander White: It is around the 14,000 ton level, so it is fairly small but relatively high-powered.

The Vice-Chairman: How much power?

Commander White: In an approximate sense, we are talking around 50,000 horsepower—50,000 horsepower relating to a 14,000 ton vessel.

The Vice-Chairman: That then would be the most powerful icebreaker in the world?

[*Interprétation*]

garde-côtiers. Par conséquent ces pétroliers ne seront pas tant des super-pétroliers quant à leur taille mais quant à leur construction; et, je le répète, les conditions concernant la sécurité seront extrêmement strictes.

Je pense qu'il serait risqué de dire que rien de catastrophique ne se produira, mais je pense que si le pétrolier est conçu en fonction de voyages dans l'Arctique, les chances pour qu'une telle catastrophe se produisent sont extrêmement minces.

Le vice-président: En supposant qu'une telle flotte de pétroliers soit construite et qu'elle opère dans ces régions, est-ce que vous pensez que notre pays aurait alors besoin d'un brise-glace capable de travailler tout au long de l'année dans le passage?

M. White: Je voudrais sortir du contexte de votre pays car je ne voudrais pas me trouver dans la situation d'un expert donnant des avis sur ce que vous devriez faire.

En ce qui me concerne personnellement, je pense que j'aimerais être en mesure de sortir un pétrolier des difficultés dans lesquelles il risque de se trouver, quel que soit ce pétrolier; il ne s'agit pas tant pour moi d'aider les compagnies de transport que de rendre un service. Si j'étais propriétaire de tout l'Alaska et du Canada, l'une des premières choses que j'aimerais serait précisément de disposer d'un tel brise-glace.

J'ai également le point de vue du garde-côte et je ressens bien sûr l'obligation morale de venir en aide à des personnes en détresse, même si il n'y a aucun risque ces personnes puissent causer des dégats au milieu dans lequel elles se trouvent. Encore une fois, je suis influencé par ma formation de garde-côte; mais quoi qu'il en soit, j'aimerais être en mesure de sauver la vie et la propriété des personnes qui se trouvent en mer.

Le vice-président: Est-ce que le nouveau brise-glace en cours de construction aux États-Unis sera en mesure de travailler tout au long de l'année dans l'Arctique?

M. White: Dans un sens restreint, oui. Le nouveau brise-glace des garde-côtes sera en mesure de travailler dans l'Arctique mais il ne sera pas en mesure de travailler dans la banquise arctique tout au long de l'année, à volonté. Il s'agit d'un navire de dimensions relativement réduites.

Le vice-président: Quelles sont ces dimensions?

M. White: Environ 14,000 tonnes; il n'est pas très gros mais il est très puissant.

Le vice-président: Quelle est sa puissance?

M. White: Il disposera de 50,000 chevaux vapeur, mais il faut le rapporter aux 14,000 tonnes du navire.

Le vice-président: Par conséquent, il s'agirait du brise-glace le plus puissant du monde?

[*Text*]

Commander White: I think it would be the most competent icebreaker but it would not actually be the largest.

The *Lenin*—presuming the *Lenin* is still around would be the largest; but I truly believe, based on our studies and based on our experience, that it would be by far the most competent icebreaker.

The Vice-Chairman: It could operate in the Arctic throughout the year but not in all parts of the Arctic throughout the year?

Commander White: That is correct.

The Vice-Chairman: Let us take the Beaufort Sea conditions. How much of the year could it operate in the Beaufort Sea?

Commander White: I really cannot give you a sensible answer to that.

• 1635

I can relate, however, to Thule, Baffin Island and that area, and my own experience on icebreakers. We were able to get in—and I know they have done better since then—on July 4, one year, and had opened up Sonderstrom which is on the Arctic Circle.

Then we were part of a grand experiment one year: our objective was to stay in Thule as long as possible and still be able to get out escorting one merchant ship. There is a problem with that, obviously; if you miss by one day you have really had the course. The date seems to me to be October 29.

This gives you some feel for the conditions, and this was with only a 6,000 ton 10,000 horsepower icebreaking vessel, escorting a vessel which was only slightly ice-protected; and it was not designed in accordance with what we know now.

The idea of a 14,000 ton icebreaker, certainly could extend Thule markedly on either end. Whether you could get into Thule specifically, at will, all year round, would be doubtful; but we would certainly have far greater opportunities than we have ever seen and could more than double what we have seen before, easily.

The Vice-Chairman: Moving over now, Commander, to the economics of submarine shipment in the Arctic, we did have some evidence at a previous meeting which indicated that the nuclear subcarrier was still a pretty expensive method, but that there was being considered what was described to us as a cheaper method: a diesel-powered submersible with a high thin sail which would cut through the ice for most of its passage, would have the ability to dive below ice obstacles and stay below for a considerable time a closed-surface operation.

We were told that this was cheaper, or promised to be cheaper, than the nuclear subs. You say, as I understand you, that if you built a large enough fleet of the nuclear subs, they are the cheapest.

Commander White: If I may backtrack a little bit on the nuclear question, my thinking, as I responded to that question, was of nuclear-powered surface-breaking vessels in a general sense, without necessarily getting the

[*Interpretation*]

M. White: Je pense que ce serait en tout cas le brise-glace le plus efficace, mais pas le plus grand.

Le *Lenin* est probablement le plus gros brise-glace du monde, à condition qu'il soit encore en service; mais étant donné les études auxquelles nous nous sommes livrés, il est probable que notre brise-glace serait le plus efficace au monde.

Le vice-président: Il pourrait donc travailler dans l'Arctique tout au long de l'année mais pas dans toutes les régions de l'Arctique?

M. White: C'est exact.

Le vice-président: Prenons comme exemple la mer de Beaufort. Pendant combien de temps votre brise-glace pourrait-il opérer dans cette mer?

M. White: Je ne suis vraiment pas en mesure de vous apporter une réponse précise.

Je peux cependant me fonder sur ce qui se passe à Thulé, à l'île de Baffin et sur ma propre expérience en matière de brise-glaces. Une année, nous avons pu nous rendre dans ces régions le 4 juillet et ouvrir Sonderstrom, qui se trouve dans le Cercle arctique. Je sais que depuis on a fait mieux.

Plus tard, nous avons tenté une grande expérience: notre objectif était de rester à Thulé aussi longtemps que possible et d'être en mesure de sortir tout en escortant un navire marchand. Cependant, cela pose un problème évident; celui de la date. Il me semble que c'était le 29 octobre.

Cela vous donne une idée des conditions; je précise qu'il s'agissait d'un brise-glace de 6,000 tonnes seulement et d'une puissance de 10,000 chevaux vapeur, lequel escortait un navire dont la protection contre la glace était assez rudimentaire.

Il est certain qu'avec un brise-glace de 14,000 tonnes on pourrait rendre l'accès et le départ à partir de Thulé beaucoup plus faciles. Je ne pense pas qu'on puisse accéder à Thulé tout au long de l'année; mais je pense que les possibilités seraient de toute façon largement augmentées et sans difficulté.

Le vice-président: Passons à un autre domaine, si vous le voulez bien, commandant White; on nous a dit, lors d'une séance précédente, que les submersibles nucléaires étaient relativement onéreux; cependant, une autre méthode nous a été proposée: elle consiste en un submersible propulsé par un moteur diesel qui pourrait briser la glace la plupart du temps mais serait également en mesure de plonger sous la couche de glace et rester immergé pendant très longtemps.

On nous a dit que cette méthode reviendrait moins cher que les submersibles à propulsion nucléaire. Si je vous comprends bien, vous me dites que la construction d'une flotte suffisamment importante de submersibles nucléaires serait moins onéreuse.

M. White: S'il m'est permis de revenir un peu sur la question des navires à propulsion nucléaire, je voudrais vous préciser que je parlais de navires nucléaires de surface et que je ne parlais pas de manière précise de

[*Texte*]

implication carried to the submersible. This is not to outrule it, but that is the way I was thinking at the time. I am aware of this. Quite frankly, I am hedging a little bit on this because I have consulted on both. This was my idea, as a matter of fact.

I think this idea is also feasible, that this is a possibility. Certainly it is technically feasible. I would certainly like to know a great deal more about the engineering going into it, however, before committing myself, because there are, like there are with the other methods of transportation, some real, sticky problems with this one, one of which is the ability to submerge virtually immediately and to know just how much this is going to throw you down.

When you encounter the ce, it is almost like the Alexbow again. That bow on the submarine is going to go down and it will go down with a great deal less resistance than a surface ship would, because the only thing tending to keep you longitudinally stable, of course, is that which is sticking through the water.

So I do have some reservations about that, which may be unfair to the very people who are proposing it. Without knowing fully the technology involved there, again, I believe it is technically feasible: it certainly is an innovative scheme. Without any reservation at all, I truly believe it can be worked out; but to know all the details and say that we have a working model, or that anybody has, is a little bit far-fetched right now.

The Vice-Chairman: My next question you may not feel capable of answering, but perhaps from your experience you can. What do you know of the capability of the present Canadian icebreaker fleet?

Commander White: I cannot really, in a quantitative sense, be qualified to respond to that. I can say generally that we have been impressed—and this goes back many years now—by the expertise of your operators: I am speaking now specifically of the captains. We have always held them in very high esteem.

As a matter of fact, on one of our early design efforts, we came up here and talked at great length with Gordon, German & Milne, the naval architects in Montreal, who have done a great deal of naval architecture work. We had a very good rapport and we still hold a great deal of respect for these people.

I think I would hold in very high regard the quality of the icebreaking vessels, implied from both of those things. Canada has an exceptionally fine capability for this. In fact, I would even challenge for it against some other countries that will remain nameless right now. However, Canada itself, or the Canadian interest—because I have talked to these people rather informally at professional meetings—are well aware of the advances which have been mwde particularly as they relate to the hull form of the *Manhattan* and other devices. So I am sure they also are coming up to meet these. But I think there is a tremendous in-house capability in Canada for an effort of this type.

The Vice-Chairman: I have an unrelated question now on your bow design of the *Manhattan,* which I recall from photographs and diagrams as a set of two different slopes. Without attempting to repeat the technical

[*Interprétation*]

submersibles. Cependant, cela ne veut pas dire que je les éliminais.

Je pense en tout cas que du point de vue technique, cela est parfaitement réalisable. J'aimerais bien sûr en connaître davantage sur cette question avant de me prononcer, car je pense qu'il y a certains problèmes très épineux dans ce domaine et en particulier la possibilité de s'immerger extrêmement rapidement.

Par conséquent je suis contraint de faire quelques réserves qui ne sont peut-être pas très équitables envers les personnes qui proposent ce système. Il s'agit en tout cas d'une idée extrêmement innovatrice. Cependant, tout en pensant que du point de vue technique cela est parfaitement réalisable, je crois que ce serait m'avancer que de donner une opinion sans connaître tous les détails techniques.

Le vice-président: Peut-être n'êtes-vous pas en mesure de répondre à ma question suivante, mais il est également possible que d'après votre expérience vous puissiez le faire. Que pensez-vous des capacités actuelles de la flotte de brise-glaces canadiens?

M. White: Je ne suis pas qualifié pour vous répondre au plan quantitatif. Je peux dire que de manière générale nous avons été très impressionnés, et depuis plusieurs années, par la compétence des équipages et en particulier des capitaines. Nous avons toujours eu une très grande estime pour eux.

Ainsi, nous avons très longuement parlé avec Gordon, German, Milne, les architectes navals de Montréal, au moment où nous avions un projet en cours. Nous avons une énorme estime pour ces personnes.

Je pense que les brise-glaces utilisés par les Canadiens à l'heure actuelle sont excellents. Selon moi, ils sont beaucoup plus avancés que certains autres pays. D'autre part, j'ai eu moi-même des conversations à titre privé avec mes collègues canadiens et je peux dire qu'ils sont extrêmement informés de tout les progrès techniques réalisés dans ce domaine, plus particulièrement en ce qui concerne la forme de la coque du *Manhattan* et d'autres systèmes. Par conséquent, je suis certain qu'ils chercheront à se tenir à la page à ce sujet. Je pense que les Canadiens font de gros efforts dans ce domaine.

Le vice-président: Je me souviens de graphiques et de photographies qui nous avaient été montrées concernant le *Manhattan.* Je sais que vous connaissez les détails techniques beaucoup mieux que moi, mais je me souviens

[*Text*]

aspects, which you understand so much better than I do, one of these degrees of slope was for the purpose of crushing when the vessel rode up on ice. The committee was up in the Arctic and watched the Manhattan, and we have seen films of her since. To me, she always seemed to be running as flat and level as this tabletop. So I wonder what value there was in this bow, which seemed to remain beneath the surface for the whole voyage.

Commander White: There is some, and this perhaps goes back to your question earlier that most of any icebreaking vessel's time is spent in this continuous mode. If you noticed in the *Manhattan,* she may have had her bow up one foot and a half or two feet. To use an analogy, if you took the *Manhattan* and attempted to jack it up to that position, there would be a tremendous amount of force involved. She very seldom had to ride up to the extreme that we thought she could.

There are also some limitations, operationally, one of which was the fact that she was not designed to go that far up anyway without putting her stern under. But ships could be designed very well to take all these chararteristics into account.

Part of the rest of the answer is the fact that what you are seeing is slightly above the normal water line but what you are missing is the next 20 or 30 feet where the ice is either down there or is going down. I think you could probably throw away my design for the lower portion of it, as she was operating—no question about it—but if you get to the situation of trying to get over that stone wall or over the pressure ridges or what-have-you, you very definitely are going to need that.

Actually it is not quite two angles. The idea is there, but it is a slope which starts out at a perfectly selected angle, as you view it from the profile, and then actually the slope is modified as you go down rather continuously, and rather deliberately continuously rather than do knuckles—although she does give that appearance. But she had to give the appearance because of the way she was manufactured. But this would be a rather general curve.

Mr. McBride: Could I ask a supplementary?

The Vice-Chairman: Yes.

Mr. McBride: As the Chairman knows, unfortunately I was not able to be in the Arctic to see this, therefore I am not as familiar as the Chairman is with the *Manhattan.* Was there ever an occasion when it seemed to need this extra extension? To use your expression of the stone wall, did it ever have to come up onto what was a stone wall? You said two or three feet off level. What was the maximum off-level it was at any one instant?

Commander White: I do not know a real hard number. I do know that she did very definitely encounter these pressure ridges.

Mr. McBride: Ten feet?

Commander White: I would say 10 feet would be the extreme actual change of trim. That is not out of the water though.

[*Interpretation*]

qu'il était question de degrés de pente pour la coque, dont le but était précisement de broyer la glace lorsque le navire passait dessus. Notre Comité s'est rendu dans l'Arctique et a observé le *Manhattan* ainsi que des films qui avaient été pris sur ce navire. Je n'ai pas été en mesure de voir l'angle d'inclinaison du navire qui pour moi avance tout à fait horizontalement. C'est pourquoi je me demande quelle est la valeur de cette proue qui reste immergée pendant tout le trajet.

M. White: Cela me ramène à la question que vous posiez il y a un moment et à laquelle j'ai répondu que la plupart du temps, le brise-glace voyage normalement. Il est très rare que le navire prenne les inclinaisons extrêmes dont j'ai parlé.

D'autre part, ce navire n'a pas été conçu pour monter énormément sur la glace. Mais il est possible de concevoir des navires dans ce but.

Lorsqu'il y a des grosses masses de glace on a besoin de procéder de cette façon.

De toute façon, il ne s'agit pas de deux angles de courbe, mais d'un seul qui, lorsqu'on l'observe de profil, donne l'apparence de deux angles. En fait il s'agit d'une seule courbe.

M. McBride: Puis-je poser une question supplémentaire?

Le vice-président: Oui.

M. McBride: Comme vous le savez, monsieur le président, je n'étais pas en mesure de me rendre dans l'Arctique pour assister à ces opérations; par conséquent je ne sais pas aussi bien que le président ce qu'il en est au sujet de *Manhattan.* Est-ce que le *Manhattan* s'est déjà heurté à un mur de glace? Est-ce que une immersion de trois pieds environ est un maximum?

M. White: Je n'ai pas de chiffres précis. Je ne sais pas si le navire se trouvait dans de telles conditions de pression.

M. McBride: Dix pieds?

M. White: Je dirais que dix pieds représentent un maximum.

[*Texte*]

Mr. McBride: That would be when it would hit a much larger than usual ridge?

Commander White: Yes. Of course one of the advantages here is a fact which gets obscured, because in virtually all the cases I now of in the Arctic the ice did break, so she never got up to that full point where she slid back and returned. In our model test, on shapes like hers we do not allow the ice or the obstacle to break, so it does ride all the way up there. I doubt if we would have come up 10 feet, but in her travels, as she went up, the ice did break and succumb. And she went over some mighty hefty pressure ridges. I think the press quoted up to 120 feet—I am sure they were fed that information—but I think, quite reasonably, there were 60 or 80 foot pressure ridges and she went through that—and that is a lot of ice.

Mr. McBride: If it is 60 or 80 feet the press is led to report 120; is that what you are telling the Committee?

Commander White: I have seen 120 quoted by the press. I am not trying to blame the media. Somebody gave them the information. I think the technical data would show we are talking more about 60 feet. But 60 feet of ice is a lot of ice.

• 1645

Mr. McBride: One hundred and twenty feet is more impressive still, of course.

Commander White: Yes.

The Vice-Chairman: Commander White, I forgot to ask when you expected to have your icebreaker in operation? How long does this process of design and construction take?

Commander White: You have caught me a little off guard. I would say approximately two or three years. We have started the ball rolling and the item is in the budget. Presuming the budget goes through, as I best recall, we budgeted for next year. We are also competing with some other buildings I know and that is why I am unaware of the time. They are talking of a $60 million price tag.

The Vice-Chairman: Sixty million dollars. On a question relating to our coast guard service generally, our Committee had evidence at an earlier meeting from one of our senior icebreaker captains, that manning of the ships in relation to officers is quite satisfactory. We do have a small coast guard academy in Cape Breton where the officers are trained. He told the Committee that the selection of crews for the Canadian icebreaker service was done to paraphrase him "on a pretty haphazard basis", that it was very difficult to keep crews and that the crews were not being trained. We have no facilities for training crews for this special service. Could you tell us what the experience is of the American coast guard in this respect?

Commander White: Our officers on coast guard icebreaking vessels are the same as all officers and the same is true of enlisted men. They can have had varied experiences. They could have been in headquarters' offices, district offices or float so they have had some experience relating to the coast guard and military environment.

[*Interprétation*]

M. McBride: Cela se produirait donc en cas de rencontre avec un bloc de glace particulièrement gros?

M. White: Oui. Il ne faut cependant pas oublier que dans tous les cas, la glace s'est brisée et le navire n'a pas dû en arriver à cette situation extrême. Lors de tous ces voyages, la glace s'est brisée normalement. Or je précise, que le navire s'est trouvé dans des situations de très fortes pressions. Je pense que les maximumums atteints, qui sont déjà considérables, ont été de soixante à quatre-vingts pieds.

M. McBride: Vous voulez dire que la presse a tendance à grossir les choses?

M. White: J'ai lu le chiffre de 120 pieds dans les journaux. Je ne les critique pas. On leur a donné cette information. Je pense que cependant le chiffre réel est d'environ 60 pieds de glace, ce qui est déjà très très considérable.

M. McBride: Il est bien certain que le chiffre de 120 pieds est beaucoup plus impressionnant.

Le commandant White: Oui.

Le vice-président: Commandant White, j'ai oublié de vous demander quand vous pensez que votre brise-blace pourra être mis en opération? Combien de temps faut-il pour dessiner les plans et le construire?

M. White: Vous me prenez un peu au dépourvu. Je pense qu'il faut environ deux à trois ans. Nous avons engagé le processus et cette question fait l'objet d'une rubrique du budget. Je pense que nous sommes prévus dans le budget de l'année prochaine. Nous sommes également en compétition avec d'autres compagnies constructrices c'est pour cela que je ne peux pas vous donner de date précise. Je pense qu'on parle d'un prix de 60 millions de dollars.

Le vice-président: Soixante millions de dollars. Je voudrais à présent poser une question relative au garde-côte de manière générale; certains capitaines qui ont témoigné devant notre comité ont dit que les conditions de travail sur les bateaux étaient assez satisfaisantes. Nous avons à Cap-Breton une petite école de garde-côtes où l'on forme les officiers. Un officier nous a dit que le recrutement des équipages pour le service des brise-glace canadiens se faisait un peu à l'aveuglette, qu'il était très difficile de conserver les équipages et que ceux-ci n'étaient pas entraînés. Nous ne disposons pas d'installations particulières pour l'entraînement d'équipages de brise-glace. Pouvez-vous nous parler de l'expérience américaine dans ce domaine?

M. White: Nos officiers garde-côtes sont exactement les mêmes que les officiers des autres spécialités. Il se peut qu'ils aient eu des expériences dans divers domaines.

Je pense que la plus grosse partie de leur entraînement concernant le brisage de la glace se fait au travail. La

[*Text*]

As far as their professional competence in breaking ice, which is really driving a great big truck through the ice, is concerned, in that sense most of this is gained through on-the-job training. Most of our commanding officers of icebreakers have previously been executive officers or other officers on board. So the chances are if a young junior officer goes aboard, he will go through some training experience which is strictly on-the-job training until the commanding officer gets a high degree of confidence in him. In which case, he is usually left alone in daylight hours to operate on the bridge. So the young officer is doing the icebreaking. This, incidentally, will vary markedly from country to country, and it varied when the Navy had some icebreaking responsibility, which it does not have now. Usually the icebreaking was done only by the commanding officer or the executive officer. Our icebreaking, as it is carried out, is carried out by any officer of the deck. So as soon as you assume the role of officer of the deck, day or night, if you are qualified to break ice and most are, you will carry out that function.

If you go down much below that level—I am talking now of the enlisted crews—there is no real expertise required on their part simply because you are breaking ice. The expertise required is as it would be for any function whether they are operating in the engine room, whether they are cooks, or whether they are running a laundry. They are, nevertheless, regular coast guard enlisted people and there are no particular fringe benefit that they gain by going. For quite a while we were quite successful particularly on the Antarctic trips running on volunteer crews. This was considered to be quite a plum, in consequence you were getting better people. These people were not literally pulled off the street and put on an icebreaker; these were trained petty officer types who had been on other ships.

There is a training problem which does not relate necessarily to icebreakers except as the icebreaker itself gets more sophisticated. We are talking in terms now of gas turbines and controllable pitch propellers and this sort of thing. It requires, therefore, a different level of training, but not necessarily because of the ice so much as because of the plan.

I think we have had some very good luck with our people and there always has been a great deal of pride in associating with it. On all of the trips I have been on and virtually all of the trips I have heard of, morale has never been a problem. It seems rather amazing because we have spent most of our trips out six months away from home, but morale has not been a problem and I think, mainly due to the better selection of personnel.

There is another thing which goes for us in a way and that is the fact that our icebreaking efforts are very high level in the sense of a coast guard mission. For example, when we build our new coast guard icebreaker they will be climbing up the walls trying to get command of that ship. That will be the prize ship of the coast guard at that point. You have a competitive instinct which is not true just among commanding officer but it runs all the way down the line. We have had some very good people.

The Vice-Chairman: Perhaps I should have prefaced that question by asking you to explain to the Committee what the American coast guard is? Ours is really a civilian operation. I do not quite know whether you are military—you are not civilian.

[*Interpretation*]

plupart de nos officiers commandant les brise-glace ont déjà commandé d'autres navires. Je pense par conséquent qu'un jeune officier admis à bord d'un brise-glace acquerra son expérience sur place. Plus tard, il s'occupera du brisage de la glace. Le brisage de la glace était ordinairement effectué par le commandant ou par un officier supérieur. A l'heure actuelle, il est fait par n'importe quel officier. A partir du moment où vous êtes officier de pont, que ce soit de jour ou de nuit, vous êtes qualifié pour briser la glace.

En ce qui concerne le reste de l'équipage, je ne pense pas qu'il y ait de qualification spéciale en raison du fait que le navire est un brise-glace. Il s'agit d'être qualifié pour la fonction qui vous est attribuée: mécanicien, cuisinier, ou blanchisseur. Pendant un certain temps nous avons recruté des équipages formés de volontaires. Les places à bord d'un brise-glace étaient considérées comme des places de choix. Nous n'allions pas chercher les gens dans la rue, les équipages étaient entraînés ou s'étaient déjà trouvés à bord d'autres navires.

Il y a certains problèmes techniques qui ne concernent pas uniquement les brise-glace; cependant, ces navires sont de plus en plus perfectionnés et demandent un niveau d'entraînement particulier mais pas uniquement en raison de la glace.

Je pense que nous avons eu pas mal de chance avec nos équipages et nous avons toujours été assez fiers des résultats. Au cours de tous les voyages que j'ai effectués, le moral de l'équipage a toujours été excellent. Cela semble surprenant car nos voyages nous éloignaient de notre port pendant six mois, mais je pense que le bon moral était dû au fait que le personnel et l'équipage étaient bien sélectionnés.

Entre également en jeu le fait que notre mission est une mission de garde-côte. D'autre part, il y a un esprit de compétition et d'émulation qui règne au sein des équipages, et pas seulement parmi les officiers. Nous avons toujours eu d'excellents équipages.

Le vice-président: Peut-être aurais-je dû commencer par vous demander de nous expliquer de manière plus précise ce qu'est le service des garde-côtes américain? Notre service est un service purement civil. Est-ce que le vôtre est un service civil ou un service militaire?

[*Texte*]

Commander White: The coast guard has a number of objectives. I could perhaps relate another small story which may help explain it. When Commander Vance and I were going over to England to the Isle of Wight at Saunders Road, to do our initial testing, we flew over, of course, being in the armed forces—which answers that question—we can travel within NATO countries on an ID card, and we got to London Airport rather late one evening and found that we were being held. We really did not know why, except that the two of us were being kept at the back of the line. By this time everybody had gone and they had all the customs people, immigration officials knocking their heads together. What we had inadvertently done without realizing it, when we showed our ID cards, they had quickly looked at the ID car and read the portion where it says "Coast Guard" and of course Coast Guard in England is a volunteer life saving organization. It is not military at all. They had missed the part which says "Armed Forces of the United States". Once that was cured it was all set. We are members of the armed forces. We are not under the Department of Defence. We happen to be under the Department of Transportation, but in every single manner we are Armed Forces. In fact, not that Viet Nam is popular or unpopular in the sense of a conflict but some people had the unfortunate idea that all you do is join the Coast Guard and you would avoid going. Percentage wise and statistically compared to everybody except draftees your chances of going to Viet Nam are greatly enhanced by joining the Coast Guard because we are such a small organization that we have had such a relatively high percentage over there. So we definitely are Armed Forces.

• 1650

We definitely have a combat readiness role. We have training requirements and all of our ranks, rates and privileges are identical to those in the Navy, for example. Were I in uniform, my uniform would be exactly that of a naval officer except for the hat device, which I think is better looking in the shield rather than a star on the arm. We have all the same privileges, retirement, same thing.

Mr. McBride: A supplementary, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Go ahead, Mr. McBride.

Mr. McBride: Do I understand you to say, sir, that the Coast Guard serves a function beyond your own sort of national boundaries? That the Coast Guard serves a function, for instance, in relation to, and on location in, the Viet Nam war business.

Commander White: Yes.

Mr. McBride: So you serve a function for the U.S. Navy then. Is that correct? They sort of hire your services or direct what you should do.

Commander White: No, we like to think that the Coast Guard is the nucleus about which the Navy forms in time

[*Interprétation*]

M. White: Le but des garde-côtes est multiple. Je crois que je vais m'aider d'une anecdote pour l'expliquer. Lorsque le commandant Vance et moi-même nous rendîmes en Angleterre, à l'Île de Wight et à Saunders Road pour nos premiers essais, nous nous y sommes rendus par avion; cela s'explique par le fait qu'étant des officiers des forces armées, nous pouvons voyager dans les pays membres de l'OTAN sur présentation d'une carte d'identité; nous avons été retenus à l'aéroport de Londres. Nous ne savions pas pourquoi, si ce n'est que les deux d'entre nous étaient retenus à la fin de la ligne. A ce moment, tout le monde était parti, et tous les gens des douanes et les fonctionnaires de l'immigration secouaient leur tête. Ce que nous avions fait par inadvertance sans le réaliser lorsque nous avions montré nos cartes d'identité, ils avaient regardé rapidement la carte d'identité et lu la portion de celle-ci où il est écrit «*Coast Guard*» et naturellement *Coast Guard* en Angleterre est un organisme volontaire de sauvetage des vies humaines. Ce n'est pas un organisme militaire du tout. Ils n'avaient pas vu la partie qui dit «forces armées des États-Unis». Une fois que ceci a été arrangé, toute l'affaire a été réglée. Nous sommes des membres des forces armées. Nous ne dépendons pas du ministère de la Défense. Nous nous trouvons sous le ministère des Transports, mais en toute manière nous sommes des forces armées. En fait, non pas que le Vietnam soit populaire ou impopulaire en tant que conflit, mais certaines gens eurent l'idée malheureuse que tout ce que l'on avait à faire est de s'engager dans la garde côtière et que l'on éviterait d'y aller. Comparé en pourcentage et du point de vue statistique à toute personne sauf les appelés, vos chances d'aller au Vietnam sont beaucoup plus grandes si l'on s'engage dans la garde côtière parce que nous sommes un si petit organisme que nous avons un pourcentage relativement élevé au Vietnam. Aussi nous sommes pour sûr des forces armées.

Nous avons pour sûr un rôle de préparation au combat. Nous avons des exigences de formation et tous nos rangs, taux et privilèges sont identiques à ceux de la marine par exemple. Si j'étais en uniforme, mon uniforme serait exactement celui d'un officier de marine sauf en ce qui concerne l'insigne de la casquette, qui, je pense, a une meilleure apparence dans l'écusson qu'une étoile figurant sur le bras. Nous avons les mêmes privilèges, retraite, la même chose.

M. McBride: Une question supplémentaire, monsieur le président.

Le vice-président: Allez-y, monsieur McBride.

M. McBride: Est-ce que je comprends que vous dites, monsieur, que la garde côtière a un rôle au-delà de nos frontières nationales? Que la garde côtière a un rôle, par exemple, en ce qui se concerne l'affaire de la guerre du Vietnam?

M. White: Oui.

M. McBride: Ainsi, vous travaillez pour la marine américaine. Est-ce correct? Ils louent vos services ou vous disent ce que vous devez faire.

M. White: Non, nous pensons que la garde côtière est le noyau autour duquel la marine se forme en temps de

[*Text*]

of war. To give you a straight answer, in operations we work with the Navy. We had the patrol boat business in Viet Nam. Most of our effort over there were the 82-foot patrol boats which even as we were going over in the early stages were turned over to Vietnamese crews. So we have left our boats over there and brought our crews back in effect. We had a military role.

Mr. McBride: If I might interrupt just for a second, even at this point you would still not be under the Department of Defense?

Commander White: No, we are under operational control of the Navy once over there but our actual departmental affiliation is the Department of Transportation.

Mr. McBride: Oh, I see, that is the key point, "under operational control of".

Commander White: In some other conflicts, declared wars and such, World War II, the Coast Guard became a part of the Navy. In other words, by a stroke of the pen it was put within the Navy department.

Mr. McBride: In total?

Commander White: In total. In time of war it goes to the Navy, but in the Korean effort and the Viet Nam effort it has not operated that way. There are so many other functions such as aids to navigation that the Navy does not want to get involved with that it is easier to work that way.

Mr. McBride: Would I be right to assume that, for instance, a young man in the United States, once he decided to enter the services, might be assigned to the Coast Guard instead of to some other division of the armed forces?

Commander White: No, he would volunteer or enlist with his choice of service. In other words, a young fellow, if he wanted to, could join the Coast Guard, just as one would join the Army or join the Air Force. In other words, he does not join the military and then become assigned. We have never had a need for taking draftees.

Mr. McBride: Oh, that was my question.

Commander White: No, because our enlistments have always been good.

Mr. McBride: Your prestige is high.

The Vice-Chairman: Why would your enlistments be good? Your rates of pay are the same and your terms of service. What are the advantages of joining the Coast Guard that you have succeeded in the voluntary service?

Commander White: I think partly recognizing of course that the Navy is virtually volunteer service. In World War II we were doing large scale drafting, of course, and a lot of those people went into the Navy. At the present time, virtually all draftees go into the Army and most of

[*Interpretation*]

guerre. Pour vous donner une réponse directe, au cours des opérations nous travaillons avec la marine. Nous avons des navires de patrouille au Vietnam. La plupart de nos efforts au Vietnam étaient représentés par les navires de patrouille de 82 pieds qui même dans les premiers stades alors que nous allions là-bas, étaient remis aux équipages vietnamiens. Ainsi nous avons laissé nos navires là-bas et nous avons ramené nos équipages. Nous avions un rôle militaire.

M. McBride: Si je peux vous interrompre une seconde, même à ce stade vous n'étiez pas toujours sous le ministère de la Défense?

M. White: Non, nous dépendons du contrôle des opérations de la marine une fois que nous étions là-bas, mais notre affiliation ministérielle actuelle est le ministère des Transports.

M. McBride: Je vois, c'est le point clé, «sous le contrôle opérationnel de...»

M. White: Dans d'autres conflits, des guerres déclarées etc., la Seconde guerre mondiale, la garde côtière est devenue une partie de la marine. En d'autres mots, par un coup de plume elle a été placée dans le ministère de la Marine.

M. McBride: En totalité?

M. White: En totalité. En temps de guerre elle va à la marine, mais dans la guerre de Corée et dans la guerre du Vietnam elle n'a pas fonctionné de cette manière. Il y a tant d'autres rôles tels que ceux d'aide à la navigation avec lesquels la marine ne veut rien avoir à faire qu'il est plus facile de travailler de cette manière.

M. McBride: Est-ce que je ne me tromperais pas en supposant, par exemple, qu'un jeune homme aux États-Unis, une fois qu'il a décidé d'entrer dans les services armés, pourrait être affecté à la garde côtière plutôt qu'à une autre division des forces armées?

M. White: Non. Il s'engagerait en choisissant l'arme dans laquelle il veut servir. En d'autres termes, un jeune homme, s'il le désire, pourrait s'engager dans la garde côtière tout juste comme on pourrait s'engager dans l'armée ou dans les forces aériennes. En d'autres termes, il ne va pas dans les forces militaires et ensuite devient affecté. Nous n'avons jamais eu de besoin de recruter des appelés.

M. McBride: Oh, c'était ma question.

M. White: Non, parce que nos engagements ont toujours été bons.

M. McBride: Votre prestige est grand.

Le vice-président: Pourquoi vos engagements seraient-ils bons? Vos taux de salaire sont les mêmes ainsi que vos durées de service. Quels sont les avantages qu'il y a d'entrer dans la garde côtière, avantages que vous avez obtenus au moyen du service volontaire?

M. White: Je reconnais naturellement que la marine est virtuellement un service de volontaires. Au cours de la Deuxième guerre mondiale nous avons fait du recrutement sur une large échelle, et naturellement beaucoup de ces gens sont installés dans la marine. A l'heure actuelle,

[*Texte*]

them go into the infantry. So it is a question of relative popularity, I guess.

As far as the Coast Guard's own specific image is concerned, we have a lot of young people at the Coast Guard Academy now. I am not trying to sell everybody the idea of the Coast Guard Academy, but our academy is very similar to the Naval Academy at Annapolis, at West Point, and the Air Force Academy. In fact shortly after our return we will have a superintendents conference of the four superintendents of the armed forces academies.

• 1655

It happens to be held in New London this year. I was talking with a lot of our young fellows and quite pointedly asked without any obligation on their part, in other words without any real identity, to say why they picked the coast guard? Almost the same question as yours. The image that they have is that we are out to save lives rather than shoot them. I am not sure that is it entirely, I think that is altogether too simple, but our mission is a life saving mission. It includes search and rescue; it includes of course aids to navigation. It includes environmental pollution control, this type of thing. So our image is one of lifesaving. The motto on my class ring is "To serve humanity".

Mr. McBride: Let me put a question even more relevant to this same subject to our needs and aspirations as Canadians. Would you venture an opinion whether or not you could man your icebreakers, you could man your trips to the Arctic, keep high morale and so on without having—now I do not know what word to use—a military type of regimentation of your manpower.

Commander White: I think you could. In other words, if you and I went into the commercial icebreaking business and had to get a crew, if I could put the response in that way, I would quite willingly in the very beginning accept the fact you are going to pay a premium to get the people you want to get and in the long run you are going to save money doing it.

Mr. McBride: Would you elaborate on the word "premium"?

Commander White: In other words you are going to have to pay, call it incentive pay if you like, you are going to have to pay more than you would pay for a similar commercial run which is not in that environment. I think you should. It may be possible to pay the same as you are paying and accept less quality. Having been in this business, I would not think accepting poor quality is an answer.

Mr. McBride: We have had some indications before the Committee that there is a very high turnover not in the higher levels but in the lower levels of your manpower, with the net result that it is difficult to have people who are properly trained and so on. I think this is something the Committee and others interested in this whole field will have to take very seriously. That is why I am pursuing the question whether a purely civilian operation

[*Interprétation*]

virtuellement tous les appelés vont dans l'armée et la plupart d'eux vont dans l'infanterie. Aussi, c'est une question de popularité relative à ce qu'il me semble.

En ce qui concerne l'image spécifique de la garde côtière, nous avons beaucoup de jeunes gens à l'Académie de la garde côtière maintenant. Je n'essaie pas de rehausser l'Académie de la garde côtière, mais notre Académie est très semblable à l'Académie de la marine de Annapolis, à West Point et à l'Académie des forces aériennes. En fait, peu après notre retour nous aurons une conférence des surintendants, à laquelle participeront les quatre surintendants des Académies des forces armées. Elle se tiendra à New London cette année. Je me suis entretenu avec bien des jeunes gens et leur ai nettement posé la question, sans obligation de leur part, en d'autres termes sans engagement véritable, leur demandant pourquoi ils avaient choisi la garde côtière? Cette question était presque semblable à celle que vous avez posée. Selon eux, le but est de sauver des vies et non de les détruire. Je ne suis pas sûr que ce soit tout à fait vrai. Je pense que c'est à la fois trop simple, mais notre mission est de sauver des vies. Ça comprend la rechercehe, le sauvetage, et l'aide à la navigation, le contrôle de la pollution de l'environnement, et le reste. Aussi, notre but est-il de sauver des vies. Notre mot d'ordre est «servir l'humanité».

M. McBride: Permettez-moi de poser une question qui se rapporte même davantage à ce même sujet quant à nos besoins et nos aspirations en tant que Canadiens. Hasarderiez-vous une opinion sans savoir si oui ou non vous équiperiez les brise-glace, dirigeriez les voyages en Arctique, conserveriez un moral élevé et ainsi de suite sans—je ne sais maintenant quel terme employer—organiser militairement, en quelque sorte, la main-d'œuvre que vous dirigez.

M. White: Je pense que vous pourriez le faire. En d'autres termes, si nous nous engagions dans l'exportation commerciale d'un brise-glace et devions embaucher un équipage, si je peux m'exprimer ainsi, j'accepterais, dès le début, que vous versiez une prime pour retenir les services de ceux que vous désireriez avoir et, à long terme, vous feriez des économies en agissant ainsi.

M. McBride: Voudriez-vous préciser le mot «prime»?

M. White: En d'autres termes, vous devrez verser des primes à l'encouragement, vous devrez payer davantage que vous ne le faites dans le cas d'une exportation commerciale semblable, qui n'est pas dans l'environnement. Je pense que vous devriez le faire. Il se peut que vous payiez la même chose que ce que vous payez actuellement et acceptez une qualité inférieure. J'ai été dans ce genre d'entreprise, je ne pense pas que le fait d'accepter une qualité inférieure soit une réponse.

M. McBride: On a fait part au Comité qu'il y a un roulement très important non pas au niveau supérieur de votre main-d'œuvre, mais au niveau inférieur, de sorte qu'il est très difficile de recruter du personnel convenablement formé et ainsi de suite. Je pense que c'est une question qui intéresse vivement le Comité et d'autres et que nous devons étudier très attentivement. C'est pourquoi je me demande si une entreprise entièrement civile

[*Text*]

can maintain a kind of organization within itself which will attract and maintain and foster good morale and good staffing and so on of icebreakers. You feel it is a possibility if you are prepared to pay top wages.

Commander White: In the direct sense, yes. I think it is a possibility. In fact, I think it is a probability you will attain your goal if you are willing to pay top wages. I would also like to indicate the other side of that coin is that it may in fact be no more expensive to go that way than to try to get by paying let us say poor wages and then paying the price in other ways. When it comes right down to Canadian dollars or American dollars it all costs the same.

Mr. McBride: This is certainly something that will be very useful to this Committee, that the idea of having to pay top wages of course ties into your earlier comment in response to Mr. Thomson that we may well be phasing down the number of people needed on board icebreakers and so on. Of course I suppose that would enable us to pay higher wages. It has certainly been a complicating factor in the Canadian experience. That is the impression I have received.

Commander White: I think what you are pursuing in part is the idea of having even better crews than we have on our bases for example. I am speaking now of somebody who would like to make going to sea on an icebreaking vessel a career and if you are going to attract that sort of person and make it attractive there are a lot of things that must be done, at least that I feel must be done. We have even considered, and I used the word "considered" advisedly because there has been no decision reached yet, that you have such a heavy investment in the vessel itself that it does not pay, and I am talking about a coast guard icebreaker not a tanker, it does not pay to tie that vessel any more than you absolutely have to. You cannot run crews like that. You cannot keep a crew out to sea 11 months of the year.

• 1700

Mr. McBride: Pay higher wages.

Commander White: Even so, in my own case, for example, were I not in the service—I have kidded some people about this because there have been a couple of off-the-cuff offers about taking icebreaking vessels modifying and building them, and taking one up there and operating 11 months a year—you could not pay me enough to get me up there 11 months a year. I value other things too much, being with my family for example, and you get into this problem. So would they be willing to pay me perhaps half as much and have me go for six months out of the year? If so, maybe you are talking business. I do not project this as the answer, but I do project it as a worthwhile consideration.

The Vice-Chairman: The rotation of crews?

Commander White: That is right.

The Vice-Chairman: Mr. Thomson, you have another question.

[*Interpretation*]

peut conserver un genre d'organisation qui attirera, maintiendra et entretiendra un bon moral et un personnel compétent sur les brise-glace. Vous estimez que c'est possible, si vous êtes prêts à payer des salaires élevés.

M. White: En un sens, oui. Je pense que c'est possible. Je pense que vous pourrez sans doute atteindre votre but, si vous consentez à payer des salaires élevés. J'aimerais aussi montrer l'autre côté de la médaille en ce sens que, en fait, cela peut ne pas être plus onéreux de cette façon que d'essayer de payer des salaires inférieurs et d'en payer ensuite le prix d'autres façons. Qu'il s'agisse de dollars canadiens ou américains, les frais sont les mêmes.

M. McBride: Cela est certes quelque chose qui sera très utile au Comité, que cette idée de payer des salaires élevés, bien entendu, se rattache aux observations que vous avez faites plus tôt en réponse à M. Thomson que nous pouvons diminuer graduellement l'équipage sur les brise-glace et ainsi de suite. Bien entendu, je suppose que cela nous permettrait de payer des salaires plus élevés. Cela a certes été un élément complexe dans l'expérience canadienne. C'est l'impression que j'en ai eu.

M. White: Je pense que ce que vous cherchez, en partie, c'est l'idée de recruter des équipages même meilleurs que ceux que nous avons sur nos bases, par exemple. Je parle maintenant de quelqu'un qui voudrait faire une carrière sur un brise-glace et, si vous voulez attirer ce genre de personne et rendre cette carrière intéressante, il y a beaucoup de choses qui doivent être faites, du moins, je pense qu'elles doivent être faites. Nous avons même considéré et j'ai employé le mot «considéré» à dessein car, on n'a pas encore pris de décision, que vous avez des investissements aussi importants dans le navire lui-même que cela ne paie pas, et je parle d'un brise-glace de la garde côtière, non d'un pétrolier. Il ne paie plus de faire servir ce navire à moins que vous ne deviez absolument le faire. Vous ne pouvez diriger des équipages comme cela. Vous ne pouvez garder un équipage en mer pendant 11 mois de l'année.

M. McBride: Ayez des salaires plus élevés.

M. White: Même, dans mon propre cas par exemple, lorsque je ne suis pas dans le service, j'ai fait quelques plaisanteries à ce sujet parce qu'il y a eu une ou deux offres en passant pour prendre les brise-glace, y apporter des modifications et les amener là-haut où ils pourraient opérer 11 mois par année, vous ne pourriez me payer assez pour rester là 11 mois par année. Pour moi certaines choses ont plus de valeur le fait d'être avec ma famille par exemple. Aussi il faudrait qu'ils me paient au moins le double et qu'ils me laissent aller pendant 6 mois de l'année? Alors à ce moment-là j'accepterai peut-être. Je ne veux pas dire que ceci soit la réponse mais je crois que c'est une considération qui mériterait d'être étudiée.

Le vice-président: La rotation des équipages?

M. White: C'est cela.

Le vice-président: Monsieur Thomson avez-vous une autre question.

[*Texte*]

Mr. Thomson: I have one or two, Mr. Chairman. If they have been asked while I was out, I would be happy if you would call it to my attention.

Do you see any role for an armed surface vessel in the Arctic?

Commander White: Very much as a private citizen,...

Mr. Thomson: I realize that, sir.

Commander White: In a very limited sense, extremely limited, only to that of one of law enforcement so that you have something a little bit better than the next guy if you should ever need it. But I am not talking now about military type of conflict. I am only talking about the way out possibility of having to enforce the law in some way, even if it is to fire a shot across somebody's bow.

Mr. Thomson: You are really talking about a coast guard type of activity really, policing.

Commander White: Right. I am very definitely not talking about an armed conflict.

Mr. Thomson: In regard to navigational aids, do you see any specific problems in the Artic? I am thinking perhaps of fog and ice and more need for specialized aids than what we now have in the Arctic?

Commander White: Yes, very definitely, there is a requirement there for more specialized types of navigation, Decca for example. You mentioned fog, obviously there is snow, and there is obviously the absence of any other marks. Now we do not have lighthouses up there now but, if we did, you would have a snow problem with lighthouses because it obscures light and its characteristics. Just the visibility problem in itself is wild. You also get into this whiteout situation where you literally cannot tell up from down. This is where you have a light snow and everything is white. There are navigational problems. Such things as navigational buoys we can forget about in the Arctic. So a lot of the things that we take for granted navigationally during the summer around here, for example, are just not available and they are not the way to go.

Now there are all sorts of offsetting ways you can go—satellite navigation, Decca or other electronic methods, some of the better Loran systems. So there certainly is a perfectly proper and reliable substitute. In fact some of the substitutes are better than what we have. But you just have to consider that there is a different way to go and it is usually a little more expensive.

Mr. Thomson: Is the rest of the questioning finished?

The Vice-Chairman: I believe it is, Mr. Thomson.

Mr. Thomson: By the way, along with Mr. St. Pierre and some other members of the Committee, when we were in the Arctic we saw the remains of a little old wooden ship. When you think of what they tried to do with what they had then, you would almost think they had more nerve and courage than good sense.

[*Interprétation*]

M. Thomson: J'en ai une ou deux. Si on y a répondu alors que j'étais sorti, je serais content de le savoir.

Voyez-vous un rôle quelconque pour un navire de guerre de surface dans l'Arctique?

M. White: Très certainement à titre de citoyen privé...

M. Thomson: Je le réalise.

M. White: Dans un sens très limité, extrêmement limité, et seulement comme un moyen de faire observer la Loi et aussi afin d'être en meilleure posture que votre opposant si jamais vous en avez besoin. Je ne parle pas en ce moment au sujet d'un conflit militaire. Je parle seulement de la possibilité d'avoir un moyen de faire appliquer la Loi même si cela consiste à tirer un coup de semonce devant la peau de l'autre.

M. Thomson: En somme, vous parlez au sujet d'un genre de police d'équipe garde-côtière.

M. White: C'est bien cela. Je ne parle nullement au sujet d'un conflit armé.

M. Thomson: Au sujet des aides à la navigation, voyez-vous des problèmes particuliers dans l'Arctique. Je songe au brouillard et aux glaces et à la nécessité d'obtenir davantage d'instruments d'aide à la navigation que ce que nous possédons maintenant dans l'Arctique?

M. White: Oui certainement, il est nécessaire là-bas d'avoir des instruments de navigation plus spécialisés, par exemple vous avez parlé du brouillard, il y a aussi la neige évidemment et aussi il faut tenir compte de l'absence de points de repaire. Pour le moment nous n'avons pas de phare là-bas mais si nous en avions vous auriez un problème à cause de la neige avec ces phares parce que la neige obscurcit la lumière. Il y a aussi le problème de visibilité qui est tout un problème en lui-même. Quand vous entrez dans tout ce blanc vous ne pouvez dire absolument où vous vous trouvez. Surtout lorsque vous avez une neige légère et que tout est blanc. Il y a les problèmes de navigation. Les bouées de navigation dont vous ne pouvez vous servir dans l'Arctique. Toutes les choses dont on se sert couramment dans la navigation pendant l'été dans cette région par exemple ne sont pas disponibles et leur utilisation est impossible.

Maintenant, il y a bien d'autres façons de procéder vous pouvez recourir à la navigation pas satellite ou à d'autres méthodes électroniques, aux systèmes Lorau qui sont excellents. Il existe certainement des moyens de remplacement tout à fait appropriés et à qui on peut faire confiance. En fait certains de ces moyens sont meilleurs que ceux que nous avons. Mais il vous faut songer que les choses sont différentes et en général cela revient habituellement un peu plus cher.

M. Thomson: Les questions sont-elles terminées?

Le vice-président: Je pense que oui M. Thomson.

M. Thomson: En passant, avec M. St-Pierre et quelques autres membres du Comité lorsque nous étions dans l'Arctique nous avons vu les restes d'un ancien bateau en bois. Lorsque vous songez à ce qu'ils essayaient de faire avec ce qu'ils avaient alors, alors vous pourriez presque penser qu'ils avaient plus d'audace et de courage que de bon sens.

[*Text*]

Commander White: Obviously they had or you would not have seen the remains of this.

Mr. Thomson: A little bit of luck too, or the ship might not have been on shore. I just wondered if you had followed the history of the Northwest Passage in this sense at all?

Commander White: Yes. I do not speak with authority on the history of the Northwest Passage. We did have a display, however, at the Academy, which just got dismantled two days ago—we have had it for six months. Our librarian,who is also the curator of our museum, which is historic, laid out a great documentation which, literally, would have covered these tables. It was a very nice job on the total history of the Northwest Passage. And there is a great deal more historical involvement there of course than people are generally aware. I also have been quite well aware of earlier icebreaking efforts which were not necessarily related to the Northwest Passage, going back in history, and I have found some interesting stories. The earlier attempts at icebreaking were very similar to the Alexbow, the ram under pushing up type. It was a Britisher first, Lord Calvin, who came across the idea that if you put just regular white light on ice it causes some microfissures and then if you get under it with a torpedo or some explosive it will explode very easily. This has been investigated, but without a great deal of success. However, they have done some investigation work in that way. They have also in Boston Harbour, not too many years ago, I mean in the length of our country, have gone out with people, labourers, almost coolie labour that they would get, to chop the ice and almost perforate it to get vessels in and out. There have been a lot of innovative schemes up to the most recent where a young fellow flew out from Wisconsin to show me his, just for an appraisal which he cannot use; he recognizes that but he wanted some opinion on it. It was a very innovative scheme, nothing that I had ever used, but there is a whole gamut here. It is fascinating.

• 1705

Mr. Thomson: In reference to bubbling, keeping harbours open, do you think this would have any effect in the Arctic considering the conditions?

Commander White: This is a yes and no. As far as keeping the Northwest Passage open in any manner like that, I think we can dismiss that. As far as keeping very specialized facilities open, this is very definitely a way that is possible. I guess the last year I was in Thule I helped put in a bubbling machine. We always called it Lawrence Welk, if you are familiar with the TV show with his bubble machine, but we put in a bubble machine at dockside very simply with an air compressor and a length of pipe which had perforations and a reduction in size. Obviously we had to load it down. We loaded it down with our anchor cable which we had to give for that purpose. It was extremely effective. We could keep the dockside area completely free of ice. It is not very effective destroying ice. It will eat away at it a little bit, but it is very effective at preventing ice.

[*Interpretation*]

M. White: Ils en avaient certainement sinon vous n'auriez pas vu les restes de ce bateau.

M. Thomson: Il y avait l'élément chance aussi, sinon le bateau n'aurait pas été sur la rive. Je me demande si vous avez suivi l'histoire du passage du Nord-Ouest?

M. White: Oui. Je ne parle pas avec autorité sur l'histoire du passage du Nord-Ouest. Nous avons eu une exposition, à l'Académie, qui vient juste de se terminer il y a deux jours nous l'avons eue pendant 6 mois. Notre bibliothécaire, qui est aussi le curateur de notre Musée qui est historique, a mis au point une vaste documentation qui sans mentir aurait débordée ces tables. Toute l'histoire du passage du Nord-Ouest était là. Les gens ignorent en général ce que cela représente sur le plan historique. Je suis aussi parfaitement au courant des premières tentatives pour se frayer un chemin à travers les glaces ces tentatives ne se rapportaient pas toutes au passage du Nord-Ouest. En remontant dans le passé, j'ai appris quelques histoires intéressantes. Les premières tentatives pour briser la glace ressemblaient beaucoup au système Alexbow. C'est un Anglais Lord Calvin qui le premier a eu l'idée qu'en passant des lumières blanches ordinaires sur la glace cela provoque des microfissures qui avec l'aide de quelques explosifs éclatent très facilement. C'est une chose qui a été étudiée mais sans beaucoup de succès. Pourtant ils ont fait quelques travaux de recherches dans ce sens. Aussi, à Boston Harbour, il n'y a pas si longtemps, je veux dire depuis que notre pays existe, ils ont essayé avec de la main-d'œuvre, des ouvriers, toute la main-d'œuvre bon marché qu'ils pouvaient obtenir de casser la glace de creuser des trous pour frayer un chemin aux navires. Il y a eu des tas d'inventions jusqu'à la plus récente alors qu'un jeune homme est venu du Wisconsin nous montrer la sienne, juste pour que je lui dise ce que j'en pensais, il savait que cela ne pouvait servir mais il voulait quelque avis là-dessus. C'était une vraie innovation, rien dont je me sois déjà servi, mais c'était tout un système. C'est fascinant.

M. Thomson: Au sujet du système de bulles, pour garder les ports libres de glace, pensez-vous que cela pourrait servir dans l'Arctique vu les conditions?

M. White: Oui et non. Pour garder le passage du Nord-Ouest ouvert par un moyen comme celui-ci je pense qu'il nous faut y renoncer. Pour certains cas particuliers et pour certains ports très spécialisés c'est sans doute un moyen d'y parvenir. L'an dernier, lorsque j'étais à Thulé, j'ai aidé à installer une machine à bulles. Nous l'avions baptisée Lawrence Welk, si vous connaissez le court métrage à la télévision, nous avons installé cette machine à bulles le long d'un quai très simplement avec un compresseur à air et un bout de tuyau perforé. Bien sûr il nous a fallu la lester. Nous l'avons lestée avec le câble de notre ancre que nous avons dû sacrifier dans ce but. C'était très effectif. Nous avons pu garder entièrement libre de glace les alentours du quai. Pour briser la glace ce n'était pas très effectif. Cela la grignote un petit peu mais c'est très effectif pour prévenir la formation de la glace.

[*Texte*]

I should hasten to point out that the bubbling method is really that the bubbles cause conductive currents which bring up slightly warmer water from underneath. So it is the idea of the warmer, only a tenth of a degree warmer, water underneath coming up which keeps it from freezing, plus the motion which tends to reduce the freezing effect, but the trap to avoid there is the fact that there are some regions, there are some areas, there are some docks and there are certainly some locks where when you go to attempt this, what you find out the hard way is that the water at the bottom is the same temperature as the water at the top and it is not effective. So there are some cautions with the bubbling aspect.

Mr. Thomson: I see. This leads to another question with respect to this. First, do you notice any difference in saltwater and fresh-water in regard to bubbling?

Commander White: I do not know. I know it has been effective in both. We were very effective in saltwater up there and I know it has been very effective in marinas and this type of thing farther south.

Mr. Thomson: I was thinking specifically of Churchill Harbour. I do not know whether it has ever been tried there or not, but we might extend the season in this particular one even a month or two weeks. What about expense?

Mr. McBride: It is freshwater, is it not?

Mr. Thomson: I believe so. The river flows in there. What about expense in connection with bubbling? Is it very expensive?

Commander White: No. The rig we put in up there was not expensive, but of course it was limited. We were keeping the side of one quay open which is perhaps four ship lengths and we did it very simply with a length of pipe, actually two parallel lengths of pipe, alongside the dock and an air compressor much like you would find on a construction site. That was the total extent of the rig.

Mr. Thomson: Actually, thinking, shall we say, again of Churchill, assuming it would work, they would not have more than two ships at a time anyway so that it might be quite an inexpensive way of extending the season by a month.

Commander White: It could on dockside. Dockside is a problem in itself too because we talk in grandiose terms about transporting oil through the Arctic or keeping the Great Lakes open, this type of thing, and we are missing some of the other problems which can seemingly be small but they can also stop you from succeeding in your objective, such things as locks and docks. We may be able to get something from point A to point B but we cannot quite get it to point B because we cannot get the ice away from the dock. It seems like a nuisance and it is but we have to respond to that problem as well. So this may pay in that sense.

[*Interprétation*]

Je dois me hâter d'ajouter que la méthode par les bulles consiste à provoquer des courants conductifs qui permettent d'amener en surface l'eau légèrement peu chaude du fond. C'est seulement l'eau un peu plus chaude, seulement un dixième de degré plus chaude qui remonte du fond vers la surface qui empêche l'eau de geler. Il y a également le mouvement qui tend à réduire la formation des glaces, mais le risque à éviter, c'est le fait qu'il existe certaines régions, certains secteurs, il y a des bassins et il y a des écluses où vous découvrirez si vous essayez ce système, vous découvrirez à vos dépens que l'eau qui se trouve au fond est de la même température que l'eau de surface et que le système ne marche pas. Ce système donc, présente certains problèmes.

M. Thomson: Je vois. Cela me pousse à vous poser une autre question à ce sujet. Tout d'abord avez-vous remarqué une différence entre de l'eau salée et de l'eau douce relativement à ce système de bulles?

M. White: Je ne sais pas. Je sais que ce système a été effectif dans les deux cas. Là-bas cela marche très bien en eau salée, et je sais aussi que cela marche très bien pour les marinas et ce genre de choses lorsque l'on descend vers le sud.

M. Thomson: Je pensais tout particulièrement au port de Churchill. J'ignore si on a eu recours à ce système là-bas mais si nous pouvions prolonger la saison dans ce port particulier d'un mois ou de deux semaines, quel en serait le coût?

M. McBride: Il s'agit d'eau douce, n'est-ce pas?

M. Thomson: Oui, je pense. Le fleuve s'y déverse. Combien cela coûterait avec ce système? Est-ce que cela reviendrait très cher?

M. White: Non. La machine que nous avons installée ne revenait pas très cher. Mais son usage était limité. Nous voulions garder la longueur d'un quai libre de glace ce qui représente à peu près quatre bateaux en longueur, nous y sommes arrivés très simplement avec un bout de tuyau en fait deux bouts parallèles de tuyau le long du bassin et un compresseur à air tout comme ceux que vous trouvez sur un chantier de construction. C'était à peu près là toute l'installation.

M. Thomson: En fait, pour en revenir à Churchill, et en présumant que cela marcherait, de toute façon ils n'auraient pas plus de deux bateaux en même temps; c'est pourquoi cela pourrait être un moyen bon marché de prolonger la saison d'un mois.

M. White: Les docks sont un problème par eux-mêmes aussi car nous parlons en termes grandiloquents de transporter le pétrole à travers l'Arctique ou à garder les Grands Lacs libres de glace, ce genre de choses, nous laissons échapper certains des autres problèmes qui semblent petits comparativement mais qui peuvent aussi vous empêcher d'atteindre votre but, des choses comme les canaux et les bassins. Nous sommes peut-être en mesure d'aller du point A au point B nous ne pouvons réussir à arriver au point B parce que le dock est entouré de glace. Cela semble une gêne et c'est une mais il nous faut résoudre ce problème aussi. C'est pourquoi cela peut être rentable dans ce sens.

[*Text*]

Mr. Thomson: It might be a one-two sort of situation. You could use one if you could use the other.

Commander White: Yes. Finland, of course, and the Swedes in their operations will use harbour tugs which are ice strengthened and ice equipped and have to some degree in their design the icebreaker aspects built-in—they will use these things rather freely. We use the same thing to some extent with our buoy tenders which are only 180 feet but they have the slope bow and they serve quite effectively.

Mr. Thomson: Thank you, Mr. Chairman.

• 1710

The Vice-Chairman: If there are no more questions I would like to thank our witness very much for the extremely enlightening testimony he gave today.

Commander White: I certainly thank you for the privilege of participating in the meeting this morning. It is my first visit to Ottawa.

An hon. Member: You have been very, very helpful.

The Vice-Chairman: The meeting is adjourned until 8.00 p.m.

EVENING SITTING

• 2033

The Vice-Chairman: Gentlemen, tonight we are having what is probably our final meeting of this Committee on the subject of Arctic icebreakers services. Our witness is Mr. Gray Alexander, who is the Superintendent of Transport and Communications for Panarctic Oils. As you know, that is the company which is taking the most active part in the exploration of the high north. Hopefully Mr. Alexander is going to give us some view of how Panarctic plans to move its oil out of the north, if and when it finds it, and he may be able to enlighten us in some other ways. Mr. Alexander, would you like first to speak briefly on the subject and then we will have questions.

Mr. Gray Alexander (Superintendent of Transport and Communications, Panarctic Oils, Limited): Thank you. Mr. Chairman and gentlemen, the purpose of Panarctic giving evidence at this hearing is to familiarize the members generally with industry activity as we see it in the past, the present and the future in the Arctic island area, especially as it relates to shipping and icebreaker support.

Without going into a long litany of this vast unexplored area and so on, I would point out that in 1966, there were approximately 350 persons living north of Lancaster Sound, inclusive of the indigenous population and those in government service. There had been three exploration tests drilled for petroleum, all dry holes with really very little encouragement. A lead zinc discovery had been made on Little Cornwallis Island and the whole future for industrial activity was very bleak indeed. At the present time the oil and related support industry has between 300 and 400 men working in the area and has to date spent in the neighbourhood of $75 million.

[*Interpretation*]

M. Thomson: En somme il y a plusieurs considérations. Vous pourriez en utiliser un si vous pouviez vous servir de l'autre.

M. White: Oui. Les Finlandais et les Suédois utilisent des bateaux remorqueurs dans les ports qui sont renforcés pour résiter aux glaces qui ressemblent quelque peu à des brise-glace, ils se servent de ces appareils très couramment. Nous employons le même système dans une certaine mesure avec nos balises flottantes qui n'ont que 180 pieds mais qui nous servent de façon tout à fait effective.

M. Thomson: Merci, monsieur le président.

Le vice-président: S'il n'y a plus de questions, j'aimerais remercier notre témoin et beaucoup pour le témoignage très intéressant qu'il nous a présenté aujourd'hui.

M. White: Je vous remercie certainement pour le privilège que vous m'avez accordé de participer à cette réunion ce matin. C'est ma première visite à Ottawa.

Une voix: Vous avez été très utile.

Le vice-président: La réunion est ajournée jusqu'à 8 heures du soir.

SÉANCE DU SOIR

Le vice-président: Messieurs, ce soir est probablement la dernière réunion que nous consacrons au sujet des brise-glace de l'Arctique. Notre témoin sera M. Gray Alexander, surintendant pour les transports et les communications de la Panarctic Oils. Comme vous le savez, cette société prend une part extrêmement active dans les recherches du grand Nord. J'espère que M. Alexander va nous donner une idée de la façon dont la société Panarctic exporte son pétrole du Nord et qu'il pourra nous apporter certaines lumières. Monsieur Alexander, voulez-vous faire une brève présentation du sujet, après quoi nous vous poserons des questions.

M. Gray Alexander (surintendant pour les Transports et les communications de la société Panarctic Oils limited): Merci, monsieur le président, merci, messieurs. Le but du témoignage qu'apporte la société Panarctic devant votre Comité est de vous familiariser avec l'activité des industries dans le passé, à l'heure actuelle et dans l'avenir en ce qui concerne l'activité dans la zone des îles de l'Arctique, plus particulièrement en ce qui concerne le transport et les brise-glace.

Je voudrais simplement inviter, sans trop m'étendre comme 1966, environ 350 personnes vivaient au Nord de Lancaster Sound, y compris la population autochtone et des fonctionnaires du gouvernement. Trois essais de forage de puits de pétrole ont été faits dans cette région mais n'ont pas donné les résultats escomptés. A l'île de Little Cornwallis on avait découvert du plomb et du zinc. Les perspectives d'expansion industrielle pour l'avenir étaient vraiment maigres. A l'heure actuelle, les industries pétrolières et connexe emploient trois à quatre cent

[*Texte*]

There are three distinct phases from growth to maturity of an oil and gas region: exploration, development and production marketing. We are currently at the very beginning of this first level of activity. This is normally characterized by a slowly accelerating exploration program as an inevitable function of encouragement and new knowledge, and this is characterized by relatively low expenditure, but I would estimate that short-term spending of this nature will be at least $200 million to the end of 1974. Furthermore, if all the petroleum and natural gas leases which are presently held were kept in good standing over this period, the total expenditure would rise to between $300 million and $400 million. If a single field development were undertaken during this time, it would account for an increase of $200 million, exclusive of pipeline and marketing costs over the foregoing figures.

There are special problems of climate and terrain in operating in this area, but the net effect is inordinately high cost of transportation. For example, to drill a single exploratory well, a total of 2200 tons of expendable material is required. In terms of marine shipping costs to an intermediate supply point, this translates to about $250,000, and in airlift costs to the well site from that intermediate point, an additional $275,000. Our present practice of shipping to the Lancaster Sound area and flying expendables to the well site yields approximately 50 per cent of total well expenditure.

This staggering transport cost from a Lancaster Sound point to final destination led Panarctic last season to pioneer a tanker voyage to Eureka at 80° N on western Ellesmere Island. This yielded a reduction in unit cost of approximately 300 per cent, and in well cost, of $500,000 by eliminating the fuel lift from Resolute Bay. This year we plan a duplicate operation at Eureka and a fuel and dry cargo sealift to Rea Point on eastern Melville Island. The scale of cost reduction with respect to the Rea Point lift at the well site will be in the neighbourhood of 25 per cent.

While it may not be practical to support at location, by sea, each individual well site due to its relatively low tonnage requirement, a development program in a restricted locality would make such an operation an economic imperative. If, for instance, we were to undertake a development program in the area of our recent King Christian Island discovery, 50,000 tons would be required annually to support such a program. This single project requirement exceeds by nearly 100 per cent the total oil industry sealift cumulative to 1970.

When the production marketing phase is entered, the demands on shipping will be at an entirely different level. For example, to lay a pipeline from the Sverdrup Basin to Chicago will require three million tons of pipe alone. That is just pipe, nothing else. By utilizing the rail line to Churchill and staging to intermediate points by air, the transport cost for this pipe is very roughly estimated at $750 million. If this pipe were shipped to Resolute, Boothia and Hudson Bay ports, this landed cost would fall to about $170 million and I emphasize these figures are accurate only in their relative scale and not as absolute values.

• 2035

So far my statement has emphasized the economic imperatives of marine supply assuming that ice strengthened ships and icebreakers are available to deal with the

[*Interprétation*]

personnes dans la région et ont dépassé environ 75 millions de dollars.

Une région dans laquelle le pétrole et le gaz sont exploités passe par trois phases de développement. L'Exploration, le développement et la vente de la marchandise. A l'heure actuelle, nous sommes au début de la première de ces phases. Cette première phase est assez coûteuse car elle suppose des programmes de recherches assez poussés; je pense que le minimum de dépenses encourues sera de 200 millions de dollars d'ici la fin de 1967. De plus, si les concessions pour le pétrole et le gaz natural continuent à produire normalement durant cette période, le total des dépenses sera environ 3 à 400 millions de dollars. Le développement d'un seul champ d'exploitation dans cette région coûterait 200 millions de dollars, non compris les frais d'oléoduc et les frais de mise sur le marché de la marchandise.

Il y a des problèmes particuliers dans ces régions en raison du climat, et le premier effet est le coût élevé du transport. Ainsi, si l'on veut exploiter un seul puit on a besoin d'un matériel pesant 2,200 tonnes. Ceci, convertit en coût de transport par bateau représente une somme de 250,000 dollars auxquels s'ajoute 275,000 dollars pour le transport du matériel du port au cite d'exploitation du puit. A l'heure actuelle, pour ce qui est des forages effectués dans la région de Lancaster Sound, nous couvrons 50 p. 100 de nos dépenses.

Les coûts de transport de Lancaster Sound jusqu'à la destination finale ont poussé Panarctic lors de la dernière saison à lancé un programme de voyage par pétrolier à partir de Eureka à 80 degrés Nord sur l'île Ellesmere. Ceci permettait de réduire les coûts de transport d'environ 300 p. 100 et de réduire les coûts occasionnés par un puits de 500,000 dollars en éliminant le transport de pétrole à partir de Resolute Bay. Cette année, nous prévoyons une opération double à Eureka et une autre opération vers Rea Point sur l'île oriental de Melveille. La réduction du coût des transports sera d'environ 25 p. 100.

Il est absolument indispensable d'entreprendre des programmes de développement dans ces régions. Si, par exemple, nous voulons entreprendre un programme de développement dans la région de l'Île du King Christian où nous avons fait de récentes découvertes, nous aurions alors besoin d'une production de 50,000 tonnes.

Lorsque nous aurons atteint la phase de commercialisation de nos produits, les exigences en matière de transport se placeront à un niveau totalement différent. Ainsi, pour construire un oléoduc qui irait du bassin Sverdrup jusqu'à Chicago, nous aurons besoin de 3 millions de tonnes de cuivre. Il s'agit simplement du tuyau.

Si nous utilisons la ligne de chemin de fer qui va jusqu'à Churchill et si nous utilisons entre ces diverses étapes le transport aérien, le coût de transport pour ce tuyau sera d'environ 750 millions de dollars. Si ce tuyau devrait être chargé jusqu'à Resolute, Boothe et les ports de Hudson Bay, le coût de transport descendrait à 170 millions de dollars; j'insiste sur le fait que ces chiffres n'ont qu'une valeur relative.

Ma déclaration a jusqu'à présent pour objet de mettre l'accent sur les impératifs économiques de fourniture de services maritimes, ce qui suppose que des navires ren-

[*Text*]

demand of regional economic expansion, but I would like to step out of my area of specific knowledge and comment on our present icebreaker fleet and its ultimate expansion.

As I see it at the Present time and in this early stage of activity in the Arctic the fleet is operating at its capacity. For instance, if Panarctic or some other operator had a heavy requirement for icebreaker support somewhere north of Lancaster Sound, the capability is simply not there without prejudicing existing programs. In a general way, the Foxe Basin-Hudson Bay trade is expanding and it seems probable that the Western Arctic will require additional support. This natural expansion will render a shortfall position in the High Arctic even at its prevent level of moderate activity and we will be caught in a position where we have a static capability and a rising requirement. Without even broaching the subject really and I think maybe you gentlemen might want to discuss it later, but without broaching the subject of year round icebreaker support for a pipeline tanker or a tanker situation, it is clear that our shipping season must expand from its present restricted summer season. A near year round operation will become imperative and at that time we are going to need Polar Class icebreakers. It is feasible to support exploration and development programs with large volume sealifts concentrated into a very short summer season, but the production phase will make virtual year-round shipping a necessity.

• 2040

If, for example, production commenced at a very modest level of 300,000 barrles per day in the western Sverdrup Basin and this product were moved to an east coast refinery, the throughput would require three 450,000-ton ice-strengthened tankers operating on a year-round basis and if this same production were moved to the same east coast terminal and by "east coast" I would say southern east coast from Ellesmere Island, the east coast of Ellesmere Island, two similar tankers would be required. I would leave it to the marine experts to estimate the icebreaker support, but I would think in the former case three or four icebreakers would be required to support that program alone and in the latter case, which is the easiest situation I think our industry is going to get involved in, we are going to need at least two.

I think in summary our position is that the Arctic Archipelgo is an area which is enjoying sudden economic expansion and this area has some special problems. I have emphasised one of these special problems and if this region is to make its inevitable impact upon the economy of this nation, its special demands upon the services of this nation must be met.

The Vice-Chairman: Thank you. Who is first with questions? Mr. Badanai.

Mr. Badanai: Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Alexander whether a pipeline would be better, more economical and in the end, more feasible than transportation by tanker?

Mr. Alexander: Your question is difficult to answer. I think situations will alter cases. I think in certain areas the pipeline will be clearly the way to go. I can think of another instance where you would not consider pipeline,

[*Interpretation*]

forcés et des brise-glace soient disponibles de manière à faire face à la demande d'expansion économique de la région; mais je voudrais sortir du domaine restreint de mes propres activités pour faire des commentaires concernant notre flotte de brise-glace et sa récente expansion.

Je pense qu'à l'heure actuelle notre flotte de brise-glace travaille à pleine capacité dans l'Arctique. Si par exemple une société comme *Panarctic* ou un autre entrepreneur avait besoin d'un soutien de la part d'un brise-glace au nord de Lancaster Sound, cela ne pourrait pas se faire sans déranger les programmes existants. De manière générale, le commerce dans la région de la Baie de Foxe Basin-Hudson est en expansion et il semble que la région ouest de la zone arctique aura besoin d'une aide supplémentaire de ce point de vue. Cette expansion naturelle rendra difficile la position des personnes se trouvant dans le Haut Arctique même si l'activité y est encore modeste; nous risquons alors de nous trouver pris dans une position dans laquelle nos capacités seront statiques alors que les besoins iront croissants. Sans même entrer dan la question de brise-glace pouvant travailler tout au long de l'année, il est clair, messieurs, que nous devons essayer de prolonger la saison navigable. Il sera bientôt indispensable que nous puissions voyager presque toute l'année et par conséquent nous aurons besoin du soutien de brise-glace de type polaire. Il est possible de soutenir les programmes d'exploration et de développement en concentrant les voyages pendant la saison d'été; mais, lorsque nous serons parvenus à la phase de production, les transports tout au long de l'année deviendront une nécessité.

Si, par exemple, la production commençait à un niveau extrêmement modeste de 300,000 barils par jour dans le Bassin occidental de Sverdrup et si ces produits étaient transportés vers une raffinerie de la Côte est, le transport exigerait alors l'utilisation de trois pétroliers de 450,000 tonnes, renforcés contre la glace, et opérant tout au long de l'année; si le transport se faisait vers le même point de destination de la Côte est à partir de l'ile Ellesmere, nous aurions alors besoin de deux pétroliers semblables. Je laisse aux experts maritimes le soin de déterminer la nécessité en soutien de la part des brise-glace, mais je pense que dans le premier cas nous aurions besoin de trois ou quatre brise-glace et dans le deuxième cas, nous aurons besoin d'au moins deux brise-glace.

Je pense, en résumé, que selon nous les archipels de l'Arctique sont une région connaissant une expansion économique soudaine et dans laquelle des problemes particuliers se posent. J'ai mis l'accent sur l'un de ces problèmes particuliers et il me semble que si le développement de cette région peut être utile à l'ensemble de la nation, il faudra satisfaire aux besoins particuliers qu'elle présente.

Le vice-président: Merci. Qui pose la première question? Monsieur Badanai.

M. Badanai: Monsieur le président, je voudrais demander à M. Alexander si, en définitive, le transport par oléoduc serait plus économique que le transport par pétrolier?

M. Alexander: Il est difficile de répondre à votre question. Je pense que la réponse change selon les cas. Dans certaines régions, l'oléoduc est certainement la meilleure solution. Dans d'autres cas, et j'en ai certains à l'esprit,

[*Texte*]

you would naturally to to tankers and I can think of a third instance where you would have a combination of both. You would pipeline down to a relatively accessible port with a terminal and tanker from there.

Mr. Badanai: In the event of a pipeline being considered, would the railway line going to Pine Point be utilized, Pine Point in the Northwest Territories? We have the railway now going right through there. It was built in 1961 at a cost of about $67 million.

Mr. Alexander: Pine Point is 1,300 miles...

Mr. Badanai: From the source.

Mr. Alexander: I am sorry, that is 1,300 knots from the southern edge of our prospect area.

Mr. Badanai: I see. It would not be advantageous at all to utilize...

Mr. Alexander: I am sorry. I did not hear your last...

Mr. Badanai: It would not be of any advantage.

Mr. Alexander: No, we have quite a different perspective on the Arctic and the Northwest Territories. You see, Yellowknife, Pine Point, Hay River, Chesterfield Inlet and so on are a long way south for us. For instance, we do not do very much business in Yellowknife, not because we do not like the people in Yellowknife, but because it is a long way away from us. I would not say that the possibility of a pipeline down the Mackenzie Valley might serve production which was found in the extreme western edge of the Arctic Islands, but I cannot see that it would serve production in the central or the eastern part of the region.

• 2045

Mr. Badanai: In relation to Norman Wells in the Northwest Territories, could that be used in the same direction?

Mr. Alexander: In what way sir?

Mr. Badanai: Could the Norman Wells production and the production where you are now prospecting be combined?

Mr. Alexander: The Norman Wells production, as you know is very, very small.

Mr. Badanai: Very small.

Mr. Alexander: Norman Wells, if my memory serves me correctly, is only about 250 or 300 miles from Yellowknife, northwest.

Mr. Badanai: You mean above the 60th parallel, is it not?

Mr. Alexander: Yes. We really are not getting any closer to where we are, we are sort of moving off in a westerly direction.

I see your point. I think there is a difference in scale. Norman Wells is a very small field, and it has a very small refinery although it is serving well the local requirements.

[*Interprétation*]

c'est au contraire le pétrolier qui représente la solution idéale; enfin, il y a la possibilité de combiner ces deux moyens de transport. Je pense que l'on pourrait construire un oléoduc qui amènerait le pétrole jusqu'à un port relativement accessible à partir duquel on chargerait le pétrole sur des pétroliers.

M. Badanai: Dans le cas où l'on envisagerait la construction d'un oléoduc, est-ce que la ligne de chemin de fer qui va jusqu'à Pine Point pourrait être utilisée. Je veux parler de Pine Point qui se trouve dans les Territoires du nord-ouest? Cette ligne a été construite en 1961 et a coûté environ 67 millions de dollars.

M. Alexander: Pine Point se trouve à 1,300 milles...

M. Badanai: De la source.

M. Alexander: Je vous demande pardon, 1,300 nœuds de l'extrémité sud de notre zone de prospection.

M. Badanai: Je vois. Par conséquent, il ne serait pas du tout avantageux d'utiliser...

M. Alexander: Je vous prie de m'excuser. Je n'ai pas entendu votre dernière...

M. Badanai: Cela ne présentera aucun avantage.

M. Alexander: Non, nous avons un point de vue différent au sujet de l'Arctique et des Territoires du nord-ouest. Voyez-vous, Yellowknife, Pine Point, Hay River, Chesterfield Inlet etc., se trouvent très au sud par rapport à nous. Par exemple, nous ne travaillons pas beaucoup avec Yellowknife, non pas parce que nous n'aimons pas les gens qui y résident, mais parce que c'est très loin de nous. La construction d'un oléoduc dans la vallée du Mackenzie pourrait être utilisé pour le transport du pétrole de la côte-ouest des Îles arctiques, mais je ne pense pas qu'il soit utile pour le transport de pétrole de la partie centrale ou orientale de cette région.

M. Badanai: Pourrait-on en utiliser de la même façon la production de Norman Wells dans les Territoires du Nord-Ouest?

M. Alexander: De quelle façon?

M. Badanai: La production de Norman Wells pourrait-elle être combinée avec celle des régions que vous prospectez actuellement?

M. Alexander: La production de Norman Wells est fort réduite.

M. Badanai: Oui je le sais.

M. Alexander: Si j'ai bonne mémoire, Norman Wells est distant de quelque 250 ou 300 milles au nord-ouest de Yellowknife.

M. Badanai: Donc au-dessus du 60e parallèle n'est-ce pas?

M. Alexander: C'est bien cela. Ceci ne nous rapproche pas de notre centre à nous, nous nous sommes simplement déplacés un peu plus à l'ouest.

Je vois ce que vous voulez dire. Norman Wells est un très petit champ de pétrole et leur raffinerie est elle aussi fort petite, bien qu'elle réponde aux besoins locaux.

[*Text*]

Mr. Badanai: Panarctic has no interest in the area?

Mr. Alexander: Panarctic is a vehicle for exploration in the Arctic Archipielago solely.

Mr. Badanai: It is farther north, northwest.

Mr. Alexander: Yes.

Mr. Badanai: Thank you Mr. Chairman.

Mr. Harries: Mr. Chairman, may I ask a question or two about gas transport. Actually Panarctic does not have any oil, but it has some gas at the moment. With respect to getting that gas out, what do you think of the idea of putting a pipeline over top of the ice for the period of time that the ice exists between the mainland and the island, King Christian Island, for example.

Mr. Alexander: Mr. Harries, I am not a pipeline engineer, but just my practical observations would say that I would not favour such a plan.

Mr. Harries: How would you get the gas out?

Mr. Alexander: I would sink the line.

Mr. Harries: Have you looked at that possibility at all?

Mr. Alexander: Yes, at the moment we are doing in-house pipeline feasibility studies on this gas.

Mr. Harries: Have you heard about this idea of running it over top on low pressure and withdrawing it during the six to eight weeks that you do not have an ice service there?

Mr. Alexander: No, I have not.

Mr. Harries: Do you see the movement of oil and gas as mutually exclusive problems in that area?

Mr. Alexander: I think you are perhaps referring to LNG and this sort of approach?

Mr. Harries: Do you see any kind of combined transportation facility that would enable you to handle both, or do you see them being treated as separate products and separate problems?

Mr. Alexander: Probably in the 80 per cent case, I would think they were separate problems, quite unique, the matter of transporting gas and transporting oil with respect to the area. The problem gets difficult for both and I think will require a unique solution for both.

Mr. Harries: The only advantage, of course, of sinking them both together is that when you start talking the sort of numbers you indicated to put a line, you may need some crutches for feasibility.

Thank you Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Mr. Southam.

• 2050

Mr. Southam: Mr. Chairman, Mr. Badanai discussed the subject of tanker-pipeline and you referred to it in your report to us. Did I understand you to say that you lean toward the combination of the two means of trans-

[*Interpretation*]

M. Badanai: Panarctic n'a pas d'intérêt dans la région?

M. Alexander: Panarctic s'occupe uniquement d'explorer l'archipel Arctique.

M. Badanai: C'est plus loin au nord-ouest?

M. Alexander: En effet.

M. Badanai: Merci, monsieur le président.

M. Harries: Monsieur le président, j'aimerais poser quelques questions concernant le transport du gaz naturel. Pour le moment, Panarctic n'a pas encore de pétrole mais elle a déjà du gaz naturel. En vue du transport de ce gaz, que pensez-vous de la construction d'un pipe-line au-dessus de la glace entre le continent et une île, par exemple l'Île du Roi Christian.

M. Alexander: Bien que n'étant pas un ingénieur de pipe-line moi-même, sur la base de mes observations pratiques, je ne serais pas en faveur d'un tel projet.

M. Harries: Comment alors transporteriez-vous le gaz?

M. Alexander: J'utiliserais un pipe-line sous-marin.

M. Harries: Avez-vous envisagé cette possibilité?

M. Alexander: Nous poursuivons justement des études de faisabilité sur le transport du gaz.

M. Harries: Avez-vous entendu parler du projet de faire passer ces pipe-lines en surface à basse pression et de le retirer au cours de six ou huit semaines durant lesquelles il n'y a pas de service de brise-glace?

M. Alexander: Non j'en n'ai pas entendu parler.

M. Harries: Pensez-vous que le transport du pétrole et du gaz pourra mutuellement être exclusif dans cette région?

M. Alexander: Vous parlez du LNG et des projets analogues.

M. Harries: Pensez-vous qu'il y ait moyen de construire un mode de transport commun pour les deux ou croyez-vous au contraire que le pétrole et le gaz doivent faire l'objet de solutions séparées?

M. Alexander: Je dirais que dans 80 p. 100 des cas ils doivent être traités en tant que problèmes séparés. Ils sont tous les deux extrêmement difficiles et exigent des solutions différentes.

M. Harries: Le seul avantage à poser ces deux pipelines en même temps, c'est qu'étant donné les sommes que vous avez mentionnées, cette solution pourrait s'avérer plus rentable.

Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Je donne la parole à M. Southam.

M. Southam: M. Badanai a parlé de pétrolier par opposition à l'oléoduc, question que vous aviez déjà évoquée dans votre mémoire. Si je vous ai bien compris, vous êtes en faveur d'une utilisation conjointe de ces deux modes

[*Texte*]

port, both tanker and pipeline to remove oil out of the area that you refer to?

Mr. Alexander: I can think of one particular case where the combination would be the way to deal with the problem and I obliquely referenced it in my opening statement where I referred to eastern Ellesmere Island. Ellesmere Island, as we see it, is one of the most prospective parts of the Arctic Islands and happily it would appear to be one of the easiest—and this is a relative term—to market the product from. The way I see it is that the product will be pipelined from the central western edge of Ellesmere Island across to the east coast and a terminal will be built there and we will employ tankers at that point. So that is what I was referring to.

Mr. Southam: We all are aware of the debate that is going on about our American neighbours moving oil out of the Prudhoe Bay area perhaps across Alaska and down the coast, and we have to be consistent in our policy and our thinking. Is it your opinion that economically we would have to use both methods?

Mr. Alexander: In this particular case we would, yes.

Mr. Southam: Have you people done any economic studies on the two modes of transportation? Have you come to that stage yet?

Mr. Alexander: You mean pipeline versus tanker?

Mr. Southam: Yes.

Mr. Alexander: No, but I think we have some general ideas. We are going to be dealing with such very large numbers when we come down to this thing, it is going to depend upon specific areas in which we find our production.

For instance, if we were to find production on Lougheed Island, this island sits right out in the middle of the Sverdrup Basin, and we started to pipeline from Lougheed to lay a line out to eastern Devon where, again, I think we would be looking at tankers, the money might be better spent—and I think perhaps it would be—in icebreaking tankers direct to Lougheed Island, rather than going the pipeline route. So I think each particular case will obtain its own solution.

Mr. Southam: Turning to the problem of ecology. Have you people access to experts or is Panarctic making a study in respect of this particular aspect of the whole problem?

Mr. Alexander: We have a man on staff, but let me go back. We had a consultant expert on staff who set up a program for us and gave us some guidelines to work in. We have a fellow on staff now who is keeping us apprised of ecological problems in respect of our current activity.

Mr. Southam: In other words, as far as Panarctic is concerned, you are making progress in all areas as far as studies and nothing has really crystalized yet.

Mr. Alexander: I think it is a fair statement to say that we are coming to grips with the thing as a whole. However, we really have only been in business for two years.

When I joined the company in 1968 I was the third employee and we stayed that way for about a year. Now we have a staff, both in the field and in Calgary, of

[*Interprétation*]

de transport pour le pétrole produit dans la région dont vous avez parlé?

M. Alexander: Dans le cas particulier de l'île Ellesmere, cette combinaison serait à mon sens la solution idéale. A notre avis, l'île Ellesmere offre les meilleures possibilités de toutes les îles arctiques et aussi peut-être une à partir de laquelle la commercialisation serait relativement la plus aisée à réaliser. Le pétrole serait transporté par pipe-line de la côte Ouest de l'île Ellesmere jusqu'à la côte Est où un port serait construit et à partir duquel on utiliserait les pétroliers.

M. Southam: Nous sommes tous au courant de la controverse qui a lieu actuellement aux États-Unis concernant le transport du pétrole à partir de la baie Prudhoe à travers l'Alaska et le long de la côte. Croyez-vous que du point de vue de la rentabilité, les deux méthodes doivent être utilisées?

M. Alexander: Dans ce cas-ci oui.

M. Southam: Avez-vous fait des études de rentabilité sur ces deux modes de transport?

M. Alexander: Vous voulez dire pipe-line par opposition à pétrolier?

M. Southam: C'est bien ça.

M. Alexander: Non, mais nous avons cependant certaines idées à ce sujet. Les chiffres sont en effet tellement importants que la solution dépendra des régions que nous allons exploiter.

Ainsi, si nous devions produire du pétrole dans l'île Lougheed située dans le milieu du bassin Sverdrup, et qu'un pipe-line était utilisé à partir de Lougheed jusqu'à la partie est de Devon, j'estime qu'il serait plus rentable d'utiliser des pétroliers brise-glace directement jusqu'à l'île Lougheed plutôt que d'utiliser un pipe-line. Chaque cas doit donc être résolu de façon individuelle.

M. Southan: Venons-en maintenant à l'écologie. Êtes-vous en rapport avec des experts dans ce domaine ou avez-vous vous-mêmes entrepris de faire des études sur cet aspect du problème?

M. Alexander: Nous avons un spécialiste de l'écologie parmi notre personnel. Auparavant nous avions un expert consultant qui a défini un programme et a établi un nombre de directives. A présent, un membre de notre personnel nous tient au courant de l'aspect écologique du problème.

M. Southam: Autrement dit, votre société poursuit des études sur tous les aspects du problème, sans pour autant être arrivée à des résultats définitifs.

M. Alexander: Je crois qu'on peut dire que nous commençons à comprendre l'ensemble du problème. Il ne faut pas cependant oublier que nous ne travaillons à cette question que depuis deux ans.

Quand je suis rentré au service de la société en 1968, nous n'étions que trois, et cette situation a duré environ

[*Text*]

around 100 people. This expansion has taken place very rapidly in the past year. We are just now getting to the point where we can start looking at some of these broader problems.

Mr. Southam: We all know that the eyes and the ears of the world are looking in on our situation in the Canadian North, it is a vast area of opportunity and has wonderful prospects. I will not be living around that part of the country at my age, but I am very interested in it. I will pass.

• 2055

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Southam. I have a few questions, Mr. Alexander. One is a question involving lead time. We have had evidence in this Committee that to build a 12-month polar icebreaker from the moment the decision was made would take about one year for designing and up to four years for building, so we are looking at a five year lead time. I know you are optimistic about finding oil in the North but it is also possible that you will not. What sort of lead time are you looking for from the moment that you should discover a field of economic size at Prudhoe Bay? How soon after that would you need icebreakers?

Mr. Alexander: Again depending on the size of the field but assuming a field of major discovery, just physically getting a thing drilled and proven and drilled, get it into the development stage so that we can assess the volume of product we have would take at least a full year to outline the field limits and from then on it is purely a matter of drilling development holes.

The Vice-Chairman: At what point from the date of discovery would you need icebreaker support beyond what is now available? If it is going to take five years from the time the decision is made here? Are you going to be faced with a three-year, a four-year or a two-year wait before you can proceed?

Mr. Alexander: If we made a discovery tomorrow, which is probable—it probably will be next year—I would say that we would be needing that icebreaker before it was built.

The Vice-Chairman: Before it could be finished if the decision to build were made at the same time.

Mr. Alexander: That is right.

The Vice-Chairman: How long before? Can you put a figure on it?

Mr. Alexander: I think we would be waiting around. Realistically if it took five years to get the icebreaker out of the yard, I think we would probably be wishing we had two or three years before the thing was in the water.

The Vice-Chairman: Reviewing what you told us earlier—I know it is on the record—you foresee the need for a polar type icebreaker, I take it, during the development stage before the production stage?

[*Interpretation*]

un an. A présent, notre personnel aussi bien à Calgary que sur place compte environ 100 personnes. Cette expension très rapide est intervenue au cours de l'année dernière. Ce n'est en fait que maintenant que nous pouvons commencer à étudier certains de ces problèmes plus vastes.

M. Southam: Le monde entier a les yeux braqués sur nous pour voir ce que nous ferons dans les territoires du Nord, territoires qui sont certainement promis à un grand avenir. Je suis trop âgé pour m'y installer moi-même, ce qui n'empêche que je m'y intéresse. J'ai terminé.

Le vice-président: Merci, monsieur Southam. Je voudrais moi-même poser quelques questions, monsieur Alexander. Premièrement une question de temps. On nous a dit que la construction d'un brise-glace polaire fonctionnant douze mois par an exigeait à partir du moment que la décision de le construire a été prise, environ un an pour l'élaboration des plans et jusqu'à quatre ans pour la construction, ce qui nous donne un temps global de cinq ans. Je sais que vous espérez trouver du pétrole dans le Nord, mais il se pourrait que vos espoirs soient déçus. Combien de temps en tout vous faudra-t-il à partir du moment que vous auriez découvert un champ de pétrole rentable dans la baie Prudhoe? A quel moment auriez-vous besoin de brise-glace?

M. Alexander: Encore une fois, tout dépendrait de l'importance du gisement ou, à supposer que celui-ci serait important, il faudrait au moins un an pour faire le forage qui permettrait de déterminer exactement le volume de la production et encore un an pour déterminer les limites du gisement, après quoi il s'agirait simplement de forer les puits.

Le vice-président: A quel moment à partir de la date de la découverte auriez-vous besoin de brise-glace, en plus de ceux dont vous disposez actuellement? Seriez-vous obligés de prendre trois ou quatre ans avant de pouvoir poursuivre vos opérations?

M. Alexander: Si nous devions découvrir un gisement l'an prochain, nous aurons besoin d'un brise-glace avant qu'il ne soit construit.

Le vice-président: Avant que sa construction ne soit achevée, mais si celle-ci était décidée au même moment.

M. Alexander: C'est bien ça.

Le vice-président: Pourriez-vous nous citer un chiffre exact?

M. Alexander: S'il faut cinq ans environ pour construire un brise-glace, il nous faudra probablement attendre deux ou trois ans.

Le vice-président: Donc, pour récapituler ce que vous avez dit, vous aurez besoin d'un brise-glace polaire durant la période de mise en train et avant que la production ne soit lancée?

[*Texte*]

Mr. Alexander: Yes, I do. I should have mentioned that in answering your last question. I have made the remark that we pioneered going with branch lines last year, going up to Eureka with a tanker for clear economic reasons; that is the first time a tanker had ever been up there. There has been an icebreaker up there every year and we had a freighter in the year before.

If we wanted to support a program in a central base to ring those islands, King Christian, Cornwallis, that area—now there has never been a ship that has gone in there—it is my observation that there is no physical obstacle relatively speaking to the thing being serviced. At this time next year I think we will wish that we had gone in there this year with cargo. But we have got a relatively small problem here at the moment. If we end up in a development phase, say next year up on King Christian, we are going to have to land a minimum of 50,000 tons of supply up there. We could not do it this year because there are not icebreakers available. With the way the insurance underwriters write the risk, we are going to have to have excellent icebreaker support or we will be economically unattracted to try to do it. For instance, right at the moment, shipping into relatively low-cost areas such as Lancaster Sound, of the total marine shipping costs, 31 per cent is on insurance.

• 2100

The Vice-Chairman: Mr. Alexander, you could be very helpful to this Committee. I do not know to what extent you could expand on this, but as you know, the Committee has been asked to make a recommendation on whether the government should proceed with construction of a 12-month polar icebreaker and, if so, when. We have got to responsibly look at the very high costs involved. We have quite a few estimates of costs and they are in the range of $80 million to $100 million for such a such. So the Committee, when it makes its recommendation, must be in a position to set against that cost, the costs of not having a ship. Is it too much to ask you to give us some idea of how much extra cost is going to be added to your operation in terms of delay or in terms of the necessity of delivering entirely by air or boats?

Mr. Alexander: I think if we look at it this way and said that if it costs us $100 a landed ton at Resolute Bay, which is about what it costs on the beach, it costs us $130 a ton to fly 200 miles to the central Sverdrup. If we have $200 a ton times 50,000 tons for 5 years, my arithmetic is not that fast, I think we will build up some pretty fair numbers.

The Vice-Chairman: I wonder if we could just try that. Mr. Harries, you are a quick man with figures. Fifty thousand tons, what is the possible saving of our shipping...

Mr. Alexander: Fifty thousand tons for five years times $130 we will say, to make it easy.

The Vice-Chairman: I will leave it with Mr. Harries to do.

An hon. Member: You need an abacus.

[*Interprétation*]

M. Alexander: C'est bien ça. Je voudrais encore ajouter que nous avons été les premiers à amener un pétrolier jusqu'à Eureka, et ceci pour les raisons de rentabilité. Un brise-glace est arrivé jusqu'à Eureka chaque année et un an plus tôt nous y aurions fait parvenir un cargo.

Si nous voulions instaurer un service tout autour de ces îles, l'île Roi Christian et l'île Cornwallis qui n'ont jamais encore été servies par bateau, bien qu'à mon avis la chose soit possible. D'ici un an, nous regretterons de ne pas y avoir amené un cargo. Si la phase de la mise au point est terminée l'an prochain, il nous faudra amener un minimum de 50,000 tonnes jusqu'à l'île du Roi Christian. Nous n'avons pas pu le faire cette année parce qu'il n'y avait pas de brise-glace. Les assureurs agissent de telle sorte que nous devrons avoir d'excellents brise-glace ou bien cela ne présentera aucun avantage pour nous. Par exemple, en ce moment même, 31 p. 100 des frais de navigation dans des régions relativement bon marché comme Lancaster Sound montent d'assurance.

Le vice-président: Monsieur Alexander, vous pouvez être très utile à ce Comité. Je ne sais pas dans quelles mesures vous pouvez nous donner des détails à ce propos, mais, comme vous le savez, le Comité doit faire une recommandation pour déterminer si le gouvernement doit construire un brise-glace polaire capable de naviguer 12 mois par an et si la réponse est oui, quand il doit le faire. Nous devons étudier les frais très élevés qui seraient imputés dans l'affaire. Nous avons quelques estimations et les frais pourraient aller de 80 à 100 millions de dollars. Le Comité, lorsqu'il fera sa recommandation, devra donc être en mesure de prouver les avantages d'une telle dépense. Pourriez-vous nous dire quels frais supplémentaires seraient entraînés s'il y avait des retards ou s'il était nécessaire de faire le transport uniquement par avion ou par bateau?

M. Alexander: Si l'on considère qu'une tonne débarquée à Resolute Bay nous coûte 100 dollars ce qui est environ le prix sur la place, il nous faut 130 dollars par tonne pour effectuer un transport de 200 milles par avion jusqu'au centre de Sverdrup. Si nous avons 200 dollars par tonne multiplié par 50,000 tonnes pendant 5 ans, je ne peux pas compter assez rapidement mais je crois que les chiffres seront assez considérables.

Le vice-président: Peut-être pourrions-nous essayer cela. Monsieur Harries, vous êtes rapide en mathématique. 50,000 tonnes, que pourrait épargner...

M. Alexander: 50,000 tonnes pendant 5 ans, multiplié par 130 dollars, disons, pour rendre les choses plus faciles.

Le vice-président: Je laisse M. Harries compter.

Une voix: Il vous faudrait un boulier.

[*Text*]

Mr. Alexander: I do not have mine with me. I think it is $25 million at $100 a ton.

The Vice-Chairman: Per year.

Mr. Alexander: No, that is for five years.

The Vice-Chairman: For five years, $5 million a year.

Mr. Alexander: You see, we are talking of course, in respect of our company all the time; there are other people doing business up there. I am always saying that if we get a discovery, we are going to need this. We think with industry activity in the Arctic, we are going to provide somewhere between 50 and 75 per cent of it, but the other people are going to be involved as well. Suppose you got two of these things going at the same time. I really do think it could get chaotic up there. Mr. Harries has real familiarity with this, the oil industry just sort of goes along and, as I remarked, we have a very low level of activity, relatively modest expenditures and so on. When you get a discovery, the whole scale of thing changes.

The Vice-Chairman: Are you convinced you can operate ice-strengthened super carriers in the Queen Elizabeth group, around Lougheed and such islands? They have never been in.

Mr. Alexander: Oh yes. Let me qualify that—on a year-round basis?

The Vice-Chairman: I will ask the question two ways, on a year-round basis or on a sufficiently long season to be economic.

Mr. Alexander: I would say certainly, yes, to the latter. I think with very large vessels—I mentioned a vessel with a 450,000 ton displacement which gets to be about as big as you are going to build a tanker before your dead weight capacity does not improve much—you will also at the same time have reached the point, delivering enough shaft horsepower with conventional fuels, of design maximum. I am not an expert in this area, but this is what my knowledgeable marine friends tell me. As far as the feasibility is concerned, by my own observation I would say that it is no more difficult to take a ship into Lougheed Island, King Christian, Ellesmere or Cornwall Island than it is to get to Eastern Melville. It just is not any more difficult.

The Vice-Chairman: We heard before that regularity of the shipment of oil by tanker is essential, that the costs of stockpiling, when shipments are irregular, are such that the economics of thing very quickly will break down. In fact, it was my understanding that it would have to be a 12-month operation in order to be economical. Have you seen a way around this problem of regular deliveries?

• 2105

Mr. Alexander: Unfortunately Mr. Chairman, I am getting drawn into something which is not my area of expertise although I have a special knowledge of the area but not a special knowledge of tankers. In my judgment, with present technology, it is possible.

[*Interpretation*]

M. Alexander: Je n'ai pas le mien ici.

Je crois que cela fait 25 millions de dollars en raison de 100 dollars par tonne.

Le vice-président: Par an.

M. Alexander: Non, pour cinq ans.

Le vice-président: Pour cinq ans, 25 millions de dollars par an.

M. Alexander: Naturellement, nous parlons toujours en nous plaçant du point de vue de notre compagnie, il y a d'autres compagnies là-haut. Si nous découvrons d'autres choses, ceci est nécessaire. Si des industries s'implantent dans l'Arctique, nous allons effectuer de 50 à 75 p. 100 du travail, mais d'autres personnes seront là également. Il peut y avoir une confusion très grave là-haut. M. Harries connaît bien cette question, l'industrie pétrolière subit sa voie simplement et, comme je l'ai fait remarquer, nos activités sont assez restreintes ainsi que nos dépenses. Si l'on découvre quelque chose tout change.

Le vice-président: Êtes-vous convaincus que vous pouvez exploiter ou des supertransporteurs renforcés dans le groupe Queen Elizabeth, tout autour des îles Lougheed du même genre? On ne l'a jamais fait.

M. Alexander: Oui. Laissez-moi préciser ma réponse ...toute l'année?

Le vice-président: Je vais poser ma question de deux façons: soit toute l'année, soit assez longtemps pour que ce soit économique.

M. Alexander: Je vous répondrai certainement oh oui dans le deuxième cas. Ceci est possible avec des navires très gros. J'ai parlé d'un navire qui jaugerait 450,000 tonnes, c'est-à-dire qu'il serait presque aussi important qu'un superpétrolier. Ceci permettrait également de parvenir à une constitution maximum et d'avoir suffisamment de puissance en utilisant des combustibles traditionnels. Je ne suis pas un expert dans la matière mais c'est ce qu'ont dit mes amis qui connaissent bien ce domaine. C'est tout à fait faisable. Selon moi, il n'est pas plus difficile de se rendre à Lougheed Island, King Cristian, Ellesmere ou Cronwall Island que d'aller à Eastern Melville. C'est absolument la même chose.

Le vice-président: On nous a dit qu'il était indispensable que le pétrole soit transporté régulièrement, que les frais qu'entraînaient les stocks qui s'amassent, lorsque les livraisons sont irrégulières sont telles que les opérations ne seraient plus rentables. En fait, je crois qu'il faudrait travailler plus ou moins sur 12 mois sur 12 pour que ce soit économique. Savez-vous comment résoudre ce problème de la régularité des livraisons?

M. Alexander: Malheureusement, monsieur le président, nous abordons le sujet pour lequel je n'ai pas de connaissance particulière, même si je connais bien la région, je ne suis pas versé dans les pétroliers. Selon moi, avec la technologie actuelle, c'est possible.

[*Texte*]

The Vice-Chairman: Could you tell the Committee how you would propose to run the pipelines under the seabed safely? How do you get them off the shore and back up again? What do you do about ice scouring by the pressure ridges?

Mr. Alexander: Again, I can only answer those questions as a layman because actually there has been very little done in this field by anybody, even pipeline engineers.

I think that the shore ice scouring problem is not as severe as it might appear. To give you an example, in 1968 we left a fuel barge in Rae Point. The thing was too heavy to pull up on the shore and it was sitting down there. The long and the short of it was that we sank some deadman and left it sitting there on the bottom. So at low tide the inboard bottom of the hull just barely grounded and then it came up. The thing suffered no damage at all. Right along the shore, unless you have enormous pressures developed, nothing very much happens. We have had fellows walk cats right off the edge of an island and not realize they were on the ice. I do not think this ice scouring thing is a difficult practical problem to solve.

The Vice-Chairman: You are speaking of the land-fast ice?

Mr. Alexander: That is right. As far as big pieces of floating polar, it is clear that when you have brought your line out of the water you want to do it in such a place where you have some protection. I can think of many places where you would get that natural protection from big pieces of floating polar, which just simply would not get in there.

The Vice-Chairman: Going back again to the question of costs of transport, the building of ice-strengthened ships adds to the cost. We have been told how much of a percentage; I cannot recall it at the moment but they are more expensive to build, they are more expensive to operate, and always in the Arctic, I suppose, you are going to have higher insurance costs. They may be reduced but they will still be higher than for warm seas. In the case of a development in which you have masses of pipe and other bulk material to move, is it not foreseeable that air freight costs can be brought down to rival those of sea transport in these waters? We have had witnesses suggest that it is not beyond the bounds of feasibility that even the oil might be carried out by air sometime.

Mr. Alexander: It is an interesting thought and I have been looking at that myself, not deeply but I have been looking at it.

• 2110

I cannot answer the question. If you look at air transport cost presently with an L500, a C5, Lockheed says that you should be able to move for 2.5 cents a ton mile.

The Chairman: That is very low.

Mr. Alexander: That is very cheap. Right now, in the United States, DC8s, 63Ss are very similar to Air Canada stuff here. They are delivering at 3.5 cents a ton mile.

[*Interprétation*]

Le vice-président: Pourriez-vous indiquer au comité comment on peut poser d'une façon sûre des pipe-lines sous le fond de la mer? Quelle est la procédure à terre à l'arrivée et au point de départ? Que faites-vous de la pression de la glace?

M. Alexander: Je répète que je ne suis pas spécialiste, en fait même les techniciens de pipe-lines savent très peu de choses à ce sujet.

En fait le problème de la glace n'est pas aussi grave qu'on peut le croire. Pour vous donner un exemple, en 1968, nous avons laissé une péniche à pétrole à Rae Point. Elle était trop lourde pour être tirée à terre, on l'a donc laissée là. On l'a assujettie à des poteaux d'ancrage et on l'a posée sur le fond. A marée basse, la partie intérieure de la coque touchait à peine le fond, puis remontait. La péniche n'a pas été endommagée. Le long de la côte, à moins d'une pression extraordinaire, rien ne se produit. Il y a déjà eu des gens dans les îles qui ne s'apercevaient pas qu'ils étaient sur la glace. Je ne pense pas que le problème du frottement de la glace soit difficile à résoudre.

Le vice-président: Vous parlez de la glace qui est rattachée à la terre?

M. Alexander: C'est exact. Pour ce qui est des plaques de glace flottantes, il est clair qu'il faut amener le pipeline à terre dans un endroit protégé. Je connais plusieurs endroits où il y a une protection naturelle contre ces plaques de glace flottantes.

Le vice-président: Pour en revenir à la question des frais de transport, la construction de navires renforcés pour la glace augmente le coût. On nous a indiqué quel était le pourcentage; je ne m'en souviens plus, mais c'était considérable, et ces navires coûtent cher. De plus, dans l'Arctique, je suppose que l'assurance est plus cher. Les taux peuvent baisser, mais ils resteront toujours plus élevés que dans les mers chaudes. Pour les projets impliquant le transport de conduits et d'autres pièces d'équipement lourd, on ne peut s'attendre à ce que le coût du transport aérien puisse être réduit de façon à concurrencer le transport maritime dans ces eaux. Certains témoins nous ont dit qu'il n'était pas impossible qu'un jour même le pétrole soit transporté par air.

M. Alexander: C'est intéressant, j'ai déjà examiné la question.

Il m'est difficile de répondre à cette question. Avec le tarif actuel de transport aérien, un L500, un C5, selon Lockheed, coûtent 2.5 cents du mille.

Le président: C'est très peu.

M. Alexander: En effet. Habituellement, aux États-Unis, les DC8, les 63F, se comparent aux appareils d'Air-Canada. Ils coûtent 3.5 cents la tonne du mille.

[*Text*]

Say we got down to 1 cent a ton mile—and that really is cheap air transport, I mean that is bottom of the bucket—you are still at 6.6 barrels to the ton. You are still going to take that stuff and fly it from King Christian, 1,000 nautical miles, we will say, to an ice-free port at Godthaab or somewhere on western Greenland. It would still cost you $1.30 a barrel when you got it there.

With tankers, it has to be in the nature of half that. As we get into how we trade off—and I am sure Mr. Harries is far more expert in this than I am—if you start trading off, how are you going to retire your capital investment? You have an aircraft that was quoted to me as somewhere between $50 million and $100 million a copy and we talk about big tankers at $80 million to $100 million a copy. You get involved in some pretty fancy economics.

The Chairman: The great weight of evidence, you feel, favours ships still?

Mr. Alexander: I think it does although personally, I would not discourage anyone from looking at air transport because in some areas it may be the ultimate answer. Thinking about the problem of moving a product out of there, it seems we have chosen the most difficult medium to move with the icebreakers, tankers and so on as surface transportation. However, I think, finally, that is what it will come to.

You also talk about year-round support. If I can just refer back to this pipeline again, we could not stockpile that 3 million tons of pipe. You could not get it built all at once. It would have to be delivered on a production basis. The thing would perforce be a steady, year-round operation and for instance, without having year-round access certainly to Hudson's Bay, you can see the scale of the numbers would be pretty staggering.

The Chairman: Mr. Alexander, I do not want to put words into your mouth. I just want to make sure that I understand what you are putting to the Committee.

You say that your present operation is straining the capacity of our icebreaker fleet to the limit, that there is no reserve capacity for further operation?

Mr. Alexander: That is my judgment.

The Chairman: Does it follow then, that unless you continue merely in the exploratory stage and get no results, in which case eventually you will cease exploring, you foresee that the icebreakers are a necessity?

Mr. Alexander: I look at icebreakers in that part of the world in the same way that you look at building railroads into Pine Point or roads that will service areas where you are going to have exploitation. Even if we shipped out every barrel of oil and every cubic foot of gas by pipeline, we would still require heavy icebreaker support.

The Chairman: Why in that case?

• 2115

Mr. Alexander: Just to support development programs. For instance, this season—maybe Admiral Storrs would disagree—in so far as I am able to gather, if we wanted to take an icebreaker out of a presently planned service

[*Interpretation*]

Disons que nous allons jusqu'à 5 cents la tonne du mille, et c'est très peu pour le transport aérien et c'est vraiment le mieux qu'on puisse faire, vous en êtes toujours qu'à 6.6 tonneaux la tonne. De King Christian, il vous faut aller 1,000 milles nautiques plus loin, disons au port dégagé de Godthaab ou dans la partie ouest du Groenland. Le mieux que vous pouvez faire est de $1.30 le tonneau.

Avec les pétroliers, c'est la moitié. Pour ce qui est de la question des prix, et je suis sûr que M. Harris s'y connaît beaucoup plus dans ce domaine, comment pouvez-vous retirer votre investissement? Certains appareils coûtent de 50 millions de dollars à 100 millions de dollars; il y a des grands pétroliers qui coûtent de $80 millions à $100 millions. Ce problème est assez complexe.

Le président: Selon vous, toutefois, les navires ont toujours l'avantage?

M. Alexander: Oui, mais je ne découragerais pas quelqu'un qui regarde du côté du transport aérien, dans certaines régions, c'est peut-être la seule solution. Pour ce qui est du transport dans l'autre sens, il semble que nous ayons choisi le moyen le plus difficile avec les brise-glaces, les réservoirs, etc. Toutefois, je pense qu'il nous faudra en venir là.

Vous avez parlé également des services de soutien de toute l'année. Pour en revenir au pipe-line, nous ne pourrions pas accumuler trois millions de tonnes de produit. Il ne pourrait pas être construit du même coût. Il faudrait qu'il soit livré selon la production. Il ne faudrait que ce soit une opération régulière, qui dure toute l'année, et sans l'accès toute l'année à la Baie d'Hudson, par exemple, vous voyez quel problème cela implique.

Le président: Monsieur Alexander, je ne veux pas vous faire dire ce que vous ne voulez pas dire. Je veux simplement m'assurer que je vous comprends bien.

Vous dites que les opérations actuelles sont déjà le maximum que notre flotte de brise-glaces peuvent accomplir, qu'elle ne pourrait faire davantage.

M. Alexander: C'est mon opinion.

Le président: Vous croyez donc que les brises-glaces sont nécessaires, sauf si on s'en tient seulement aux recherches et on obtient aucun résultat, et dans ce cas, les recherches prendront fin?

M. Alexander: Je considère les brise-glaces dans cette partie du monde comme l'équivalent des chemins de fer à Pine Point ou des routes qui desservent des régions où les ressources sont exploitées. Même si nous expédions tout le pétrole et tout le gaz naturel par pipe-line, le service de brise-glaces demeure essentiel.

Le président: Et pourquoi?

M. Alexander: Pour rendre possible les programmes de développement. Par exemple, pour la présente saison, l'amiral Stors ne sera peut-être pas d'accord, selon moi, si nous voulions retirer un brise-glace du service et l'en-

[*Texte*]

and run it up somewhere out of the Lancaster Sound axis, there would have to be a sacrifice somewhere in program.

Furthermore, we are talking about the eastern and central Arctic here all the time but we cannot ignore the Mackenzie Delta, the western Arctic. Currently, the council goes up there once a year and works away, but I think that is an area that clearly is going to require more support than it is getting now, because what it is getting now is very minimal and it does not require that much. However, I know there is going to be offshore drilling, oil and gas regulations permitting, in the Beaufort Sea within the next couple of years, and once you get involved on a program like that you are going to need icebreakers.

The Vice-Chairman: This is on Canadian shores?

Mr. Alexander: Yes.

The Vice-Chairman: The cost of $80 million to $100 million a copy does not frighten you too much, I take it.

Mr. Alexander: For an icebreaker?

The Vice-Chairman: Yes.

Mr. Alexander: No. I do not think so. The level of capital expenditure in the oil industry is very high. For instance, Panarctic will have spent close to $50 million by about the end of this year.

We really have not done a great deal. I am not saying, certainly, that we have spent the money unwisely or imprudently but, with respect to what will have to be done and what the ultimate rewards are, it is not a lot of money. The $50 million and $100 million a copy, I recognize, is a lot of money, but you have to consider the oil up there. I am an optimist, and I have to be, but I think their number, the United States—I am sure Mr. Harries has the number—for 1972 will be 500,000 barrels a day. An estimate, which was made 18 months ago and probably is now low, was for 19,802.6 million barrels a day. And at the 500,000 figure there is a significant shortfall.

So the product is simply going to become more valuable. The day of the 80 cent at the well-head oil is all gone. If I read the newspaper correctly, a couple of weeks ago Persian Gulf oil was $2.35 at the well-head now.

The scale of expenditure is large but the value of the product is enhancing every year.

The Vice-Chairman: One suggestion that has been made from time to time during these hearings is that perhaps Canada should adopt a system similar to that used in the Baltic States, Finland particularly, of charging for icebreaker service to at least defray some of the costs, if not all, of operation. What would be your reaction to this thought? We have traditionally given icebreaker support free.

Mr. Alexander: It puts me in a very awkward position, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: I suppose so.

[*Interprétation*]

voyer en dehors de l'axe *Lancaster Sound*, il faudrait que le programme soit réduit.

De plus, nous avons jusqu'à maintenant que des parties est et centrale de l'Arctique, mais nous ne pouvons pas ignorer le Delta du Mackenzie, la partie ouest de l'Arctique. Pour le moment, le conseil s'y rend une fois par année et y travaille, mais je pense que c'est une région à laquelle il faudrait accorder plus d'attention à l'avenir, on fait très peu pour le moment et les besoins y sont assez limités. Je sais que si les règlements relatifs au pétrole et au gaz le permettent, il y aura d'ici deux ans dans la mer de Beaufort des opérations de forage; un tel programme nécessitera le service de brise-glace.

Le vice-président: Vos parlez des côtes canadiennes?

M. Alexander: Oui.

Le vice-président: Les 80 millions de dollars à 100 millions de dollars ne vous effraient donc pas?

M. Alexander: Du brise-glace?

Le vice-président: Oui.

M. Alexander: Non. Les dépenses en capital sont très élevées dans l'industrie pétrolière. Par exemple, Panarctic aura dépensé très près de 50 millions de dollars à la fin de la présente année.

Nous n'avons pas fait grand-chose. Je ne dis pas que nous avons mal dépensé les fonds qui nous avaient été confiés, mais il faut regarder tout ce qu'il reste à faire et quelles sont les possibilités; en proportion, ce n'est pas beaucoup. Les 50 millions de dollars à 100 millions de dollars du brise-glace représentent une somme considérable, je le sais, mais il faut tenir compte des possibilités pour ce qui est du pétrole dans cette région. Je suis optismiste, il faut bien que je le sois, mais je pense que les chiffres, je pense que M. Harries les a, pour 1972, indiquent qu'il s'agit de 500,000 barils par jour. Des prévisions établies il y a 18 mois et probablement dépassées maintenant donnent 19,802.6 millions de barils par jour. Le chiffre de 500,000 barils est donc considérablement moindre.

Le produit prend de plus en plus de valeur. Il y a longtemps qu'on n'en est plus aux 80c. à la tête du puits. Si je comprends bien les comptes rendus des journaux, il y a deux ou trois semaines Persian Gulf en était à $2.35 à la tête du puits.

Les dépenses sont considérables, mais la valeur du produit augmente tous les ans.

Le vice-président: On a proposé à quelques reprises que le Canada adopte un système semblable à celui qui est utilisé par les États baltiques, la Finlande en particulier, soit celui d'exiger des frais pour le service de brise-glace de façon à défrayer une partie des coûts, sinon tous les coûts des opérations. Qu'en pensez-vous? Chez nous le service de brise-glace est depuis longtemps gratuit.

M. Alexander: Je suis dans une situation assez difficile, monsieur le président.

Le vice-président: Je suppose.

[*Text*]

Mr. Alexander: I stand to be corrected by counsel over here, but it seems to me that one of the elements of maintaining sovereignty in an Arctic area—or for any Maritime nation—is providing safe passage, and perhaps we could construe icebreakers to be "safe passage".

An hon. Member: That is a very skillful answer. You have no need of counsel.

• 2120

The Vice-Chairman: I am not asking you to disclose company secrets, and do not answer this if you feel that it infringes on it. Are the discoveries of gas on King Christain Island—would they constitute a commercial field in the South?

Mr. Alexander: Very definitely. There is no question.

The Vice-Chairman: And in the North, depending on what you could do about the economics of bringing the gas out?

Mr. Alexander: Yes.

The Vice-Chairman: In the case of gas, it would have to be pipeline, I take it. There is no thought of liquifying and bringing it out as economically.

Mr. Alexander: Again, I am stepping out of my area, but I think, from what I can gather from talking to knowledgeable people, that pipeline would be the approach.

The Vice-Chairman: In that case, you would come down to the mainland somewhere.

Mr. Alexander: Yes, I think perhaps clearly the best route would be down the Boothia Peninsula, east Hudson's Bay into Chicago, or Emerson.

The Vice-Chairman: I do not want to prolong this meeting. On the need for icebreakers, previous witnesses have told us that it is quite possible to build supertankers which are strong enough that no ice could crush them. But they have gone on to say—I think this was Admiral Storrs testimony—among others, they would probably from time to time be stuck in ice under pressure, and that it was possible then that such a ship might be carried over a reef and ripped open with a quite intolerable pollution hazard.

This was put forward to us as the main reason for our requiring icebreakers available in the dangerous waters. I am just asking if you agree, or if you have a different view.

Mr. Alexander: I agree with Admiral Storrs that you could probably, in the 75 per cent case or whatever—with very large icebreaking, tankers get by. But I think it would be unwise. I think you are bound to get beset at one time or another, and perhaps more frequently than you might imagine, as he points out, just getting caught in pressure. For instance, getting in narrow channels and so on.

[*Interpretation*]

M. Alexander: On me corrigera si je m'égare, mais il me semble qu'un des éléments nécessaires au maintien de la souveraineté dans la région de l'Arctique est la garantie de passage pour toute nation maritime et nous pourrions peut-être considérer le service de brise-glace comme une partie de «cette garantie de passage».

Une voix: C'est une réponse très habile. Vous n'avez pas besoin d'un expert.

Le vice-président: Je ne vous demande pas de divulguer des secrets de la compagnie et ne répondez pas à cette question si vous pensez que cela pourrait briser le sceau du secret. Les découvertes de gaz sur l'île du roi Christian pourraient-elles aboutir à la formation d'une région commerciale dans le sud?

M. Alexander: Certainement, cela ne fait aucun doute.

Le vice-président: Et dans le nord, cela dépendrait de la rentabilité de l'exploitation des gisements?

M. Alexander: Oui.

Le vice-président: Je suppose que pour ce qui est du gaz il faudrait avoir recours à un gazoduc. L'on ne songe pas à le liquéfier pour l'exploiter de façon rentable.

M. Alexander: Encore une fois, je m'écarte de mon domaine, mais d'après ce que j'ai pu tirer de mes conversations avec des personnes compétentes, l'on penserait à un gazoduc.

Le vice-président: En pareil cas, vous passeriez par le Continent sans doute?

M. Alexander: Oui, je pense que la meilleure voie serait de descendre la péninsule de Boothia, passer à l'est de la Baie d'Hudson pour aller vers Chicago ou Emerson.

Le vice-président: Je ne désire pas prolonger cette réunion. En ce qui concerne la nécessité de brise-glace, d'autres témoins nous ont dit précédémment qu'il était parfaitement possible de construire des pétroliers géants qui seraient assez résistants pour ne pas être endommagés par la glace. Toutefois, ils ajoutaient et je crois que c'était l'Amiral Storrs, entre autre, qu'ils pourraient se trouver de temps en temps bloqués dans la glace qui exercerait une forte pression et qu'il était possible qu'un navire de cette taille s'échoue dès lors sur un récif sur lequel sa coque pourrait se briser, engendrant ainsi un risque de pollution intolérable.

L'on nous a avancé cet argument comme la raison première pour laquelle il faudrait garder des brise-glace dans les eaux dangereuses. Je vous demande tout simplement si vous êtes d'accord ou si vous partez d'un point de vue différent.

M. Alexander: Je conviens avec l'Amiral Storrs que dans 75 p. 100 des cas, de grands pétroliers brise-glace pourraient se débrouiller tous seuls. Toutefois, je pense que cela serait peu sage. Tôt ou tard on rencontre des difficultés et cela pourrait se passer bien plus souvent que vous ne l'imaginez. Comme l'Amiral l'a signalé, il suffirait que la glace exerce une pression trop forte, par exemple, dans un chenal étroit, etc.

[*Texte*]

More than that, you can get into some areas which would be extremely difficult, where you get large masses of old polar, old ice. I think, for instance, if we were to run tankers from the central Sverdrup out to Baffin Bay, they would probably come down the west side of Devon Island through Penny Strait, and then down the east side of Cornwallis out to Lancaster Sound. In that area, as you approach the north end of Cornwallis Island, it is a catchment area for very old ice, which would be extremely difficult to deal with safely, I would think, without icebreaker support. If you were to try to negotiate Hell's Gate, you would run into a similar circumstance, I would think. I would agree with the Admiral.

The Vice-Chairman: You are satisfied that tanker shipment can be made safe. I am sure you are aware of the great concern of this Committee and of many other people about the dangers of a massive oil spill in the area.

Mr. Alexander: I simply cannot sit here and say that when oil begins to come out of the Arctic by tanker that there will never be a spill, because we have spills all over the world without really much maritime hazard. But I think it can be done with a degree of surety which does not preclude it from being done with respect to environmental hazards. Was I obscure there?

The Vice-Chairman: No. Thank you. Are there any more questions?

I would like to thank the witness very much on behalf of the Committee for some very valuable testimony. Thank you very much.

Mr. Alexander: Thank you.

The Vice-Chairman: We are adjourned to the call of the Chair.

[*Interprétation*]

En outre, il y a certaines régions où il est très difficile d'avancer car l'on y trouve des banquises de vieille glace polaire. Je pense, par exemple, aux pétroliers qui iraient du Sverdrup central à la Baie de Baffin. Ils devraient sans doute passer à l'est au large de l'Ile Devon par le détroit de Penny et ensuite descendre à l'est de Cornwallis pour rejoindre Lancaster Sound. Dans cette région, à mesure que l'on approche de l'extrémité nord de l'Ile Cornwallis, l'on trouve un bassin de réception de très vieilles glaces qui pourraient s'avérer extrêmement dangereuses sans l'appui d'un brise-glace. Si vous vouliez passer par la Porte de l'enfer, les conditions seraient assez semblables. Je serais d'accord avec l'Amiral.

Le vice-président: Vous êtes convaincu que le transport par pétrolier pourrait s'effectuer en toute sécurité. Nul doute, vous êtes au courant des préoccupations de notre Comité et de nombreux individus en ce qui concerne le danger que représenterait un important déversement de pétrole dans la région.

M. Alexander: Je ne puis vous assurer que lorsqu'on transportera le pétrole de l'Arctique par pétrolier, il n'y aura jamais de déversement parce qu'il y a eu des déversements dans le monde entier alors que les conditions de navigation n'étaient pas réellement dangereuses. Mais je pense que l'on pourrait réaliser cet objectif dans des conditions de sécurité certaines ce qui n'exclut pas automatiquement tout danger. Me suis-je montré trop obscur?

Le vice-président: Non. Je vous remercie. Y a-t-il d'autres questions?

J'aimerais exprimer, au nom du Comité, mes vifs remerciements au témoin pour son précieux témoignage. Je vous remercie.

M. Alexander: Je vous remercie.

Le vice-président: La séance est levée jusqu'à convocation du président.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 14

Tuesday, May 4, 1971

Chairman: Mr. Ian Watson

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 14

Le mardi 4 mai 1971

Président: M. Ian Watson

Minutes of Proceedings and Evidence
of the Special Committee on

Indian Affairs and Northern Development

Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des

Affaires indiennes et du développement du Nord canadien

RESPECTING:

Bill C-193, An Act to amend the Northern Canada Power Commission Act

CONCERNANT:

Bill C-193, Loi modifiant la Loi sur la Commission d'énergie du Nord canadien

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

Third Session

Twenty-eighth Parliament, 1970-71

Troisième session de la

vingt-huitième législature, 1970-1971

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 14

Tuesday, May 4, 1971

Chairman: Mr. Ian Watson

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 14

Le mardi 4 mai 1971

Président: M. Ian Watson

Minutes of Proceedings and Evidence of the Special Committee on

Indian Affairs and Northern Development

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Affaires indiennes et du développement du Nord canadien

RESPECTING:

Bill C- 193, An Act to amend the Northern Canada Power Commission Act

CONCERNANT:

Bill C-193, Loi modifiant la Loi sur la Commission d'énergie du Nord canadien

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

Third Session

Twenty-eighth Parliament, 1970-71

Troisième session de la

vingt-huitième législature, 1970-1971

23791—1

STANDING COMMITTEE ON INDIAN AFFAIRS AND NORTHERN DEVELOPMENT

Chairman: Mr. Ian Watson

Vice-Chairman: Mr. Paul St. Pierre

Messrs.

Borrie
Buchanan
Cadieu
Deakon
Gendron
Gundlock
Harding
Marchand (*Kamloops-Cariboo*)
Matte
Nielsen
Orange
Paproski
Rock
Simpson
Stafford
Thomson (*Battleford-Kindersley*)
Whelan
Yewchuk—(20).

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

J. H. Bennett

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES AFFAIRES INDIENNES ET DU DÉVELOPPEMENT DU NORD CANADIEN

Président: M. Ian Watson

Vice-président: M. Paul St. Pierre

Messieurs

Pursuant to S.O. 65(4)(*b*)

Mr. Simpson replaced Mr. Thomas (*Moncton*) on April 30, 1971
Mr. Gendron replaced Mr. Badanai on May 4, 1971
Mr. Foster replaced Mr. Cullen on May 4, 1971
Mr. Orange replaced Mr. McBride on May 4, 1971
Mr. Stafford replaced Mr. Blouin on May 4, 1971
Mr. Whelan replaced Mr. Foster on May 4, 1971

Conformément à l'article 65(4)*b*) du Règlement

M. Simpson remplace M. Thomas (*Moncton*) le 30 avril 1971
M. Gendron remplace M. Badanai le 4 mai 1971
M. Foster remplace M. Cullen le 4 mai 1971
M. Orange remplace M. McBride le 4 mai 1971
M. Stafford remplace M. Blouin le 4 mai 1971
M. Whelan remplace M. Foster le 4 mai 1971

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente au siège d'Information Canada, Ottawa, Canada

MINUTES OF PROCEEDINGS

Tuesday, May 4, 1971
(16)

[*Text*]

The Standing Committee on Indian Affairs and Northern Development met this day at 8:29 p.m., the Chairman, Mr. Watson, presiding.

Members present: Messrs. Borrie, Buchanan, Deakon, Gendron, Marchand (*Kamloops-Cariboo*), Nielsen, Orange, Rock, Stafford, Watson, Whelan—(11).

Witnesses: From the Department of Indian Affairs and Northern Development: Mr. A. D. Hunt, Assistant Deputy Minister, Northern Development; and Mr. J. M. Lowe, General Manager, Northern Canada Power Commission.

The Chairman read the Fourth Report of the Subcommittee on Agenda and Procedure.

The Subcommittee on Agenda and Procedure met on April 27, 1971 at 3.45 p.m., the Chairman, Mr. Watson, presiding.

Members present: Messrs. Barnett, Marchand (*Kamloops-Cariboo*), St. Pierre, Watson and Yewchuk—(5).

The Subcommittee considered problems relating to Bill C-193, Bill C-187, the Estimates and the Subject-matter of Arctic icebreaker service.

It made the following recommendations:

1. On completion of clause-by-clause consideration of Bill C-193, and reporting same to the House, the Committee will consider the Estimates.

2. On Bill C-187, the Committee seek permission of the House to travel to Whitehorse, Yukon Territory, leaving Ottawa May 24, 1971 with hearings to take place on May 25, 26 and 27, and leaving Whitehorse May 27, 1971, and to be accompanied by the necessary supporting staff.

3. The Committee will hear Yukon Territory residents and resident companies only, in Whitehorse, all other briefs will be heard or considered in Ottawa the week of June 3, 1971.

4. Advertising to be placed in The Western Miner, (if possible, as it is a monthly) the Northern Miner, Yukon News, Whitehorse Star, and daily newspapers in Vancouver and Edmonton.

After debate thereon,

On motion of Mr. Nielsen, it was agreed that paragraph 3 of the Fourth Report of the Subcommittee on Agenda and Procedure be amended by deleting the word "only" after the words "resident companies".

It was further agreed,

On motion of Mr. Orange, that paragraph 4 of the Subcommittee Report on Agenda and Procedure be amended by adding: "and the newspapers of Inuvik, Yellowknife and Hay River".

After further debate thereon,

PROCÈS-VERBAL

Le mardi 4 mai 1971
(16)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des affaires indiennes et du développement du nord canadien se réunit à 8 h 29 du soir. Le président, M. Watson, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM Borrie, Buchanan, Deakon, Gendron, Marchand (*Kamloops-Cariboo*), Nielsen, Orange, Rock, Stafford, Watson, Whelan—(11).

Témoins: Du ministère des Affaires indiennes et du Développement du nord: MM. A. D. Hunt, sous-ministre adjoint, développement du nord; et J. M. Lowe, gérant général, Commission de l'énergie du nord canadien.

Le président fait lecture du quatrième rapport du Comité du programme et de la procédure.

Le sous-comité du programme et de la procédure se réunit le 29 avril 1971 à 3 h 45 de l'après-midi. Le président, M. Watson, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Barnett Marchand (*Kamloops-Cariboo*), St. Pierre, Watson et Yewchuk—(5).

Le sous-comité étudit les problèmes concernant le Bill C-196, le Bill C-187, les prévisions budgétaires et la question du service de brises-glaces dans l'Arctique.

Il a fait la recommandation suivante:

1. Une fois terminée l'étude article par article du Bill C-193 et une fois fait le rapport à la Chambre, que le Comité étudie les prévisions budgétaires.

2. Au sujet du Bill C-187, que le Comité demande la permission à la Chambre de voyager à Whitehorse, dans les territoires du Yukon, en partant d'Ottawa le 24 mai 1971; des séances auront lieu le 25 mai, le 26 et le 27 mai et le départ de Whitehorse se fera le 27 mai 1971; que le Comité soit accompagné par le personnel de soutien nécessaire.

3. Que le Comité entende les citoyens du territoire du Yukon et les compagnies de l'endroit seulement, à Whitehorse, et que tous les autres mémoires soient entendus ou étudiés à Ottawa au cours de la semaine du 3 juin 1971.

4. Que l'annonce soit placée dans le Western Miner, (si possible, parce qu'il est un journal mensuel) le Northern Miner, Yukon News, Whitehorse Star, et les journaux quotidiens de Vancouver et Edmondon.

Après le débat, *sur proposition de M. Nielsen,* il est convenu que le paragraphe 3 du quatrième rapport du sous-Comité du programme et de la procédure soit modifié par le retranchement du mot «seulement» après les mots «compagnies résidentes».

Il est ensuite convenu,

Sur proposition de M. Orange, que le paragraphe 4 du rapport du sous-Comité du programme et de la procédure soit modifié par l'adjonction: «et les journaux de Inuvik, Yellowknife et Hay River».

Après le débat subséquent,

On motion of Mr. Borrie, it was agreed that the said report be held over for further consideration and that the Chairman consult the House Leader as to the timing of the proposed trip to Whitehorse.

The Committee resumed consideration of Bill C-193, An Act to amend the Northern Canada Power Commission Act.

Messrs. Hunt and Lowe answered questions on Bill C-193.

It was agreed,

That the following be attached as Appendices to this day's Minutes of Proceedings and Evidence:

Brief of Whitehorse Chamber of Commerce on Bill C-193 (*See Appendix B*).

Telex from Barbara and Archie Currie, Tagish, Yukon Territory on Bill C-193 (*See Appendix C*).

Brief from Hamlet of Pine Point, Northwest Territories on Bill C-193 (*See Appendix D*).

The Committee commenced clause by clause consideration of Bill C-193.

Clause 1. Carried.

Clause 2. Carried (On division).

Clause 3, after debate thereon, allowed to stand.

Clause 4. Carried.

Clause 5. after debate thereon, allowed to stand.

Clauses 6 and 7. Carried.

Clause 8. Stand.

Clause 9, after debate thereon, allowed to stand.

Clause 10. Carried.

It was agreed that the Subcommittee would meet at 3.15 p.m. before the main meeting on Wednesday, May 5, 1971.

On motion of Mr. Borrie, at 9.42 p.m. the Committee adjourned to Wednesday, May 5, 1971.

Sur proposition de M. Borrie, il est convenu que ledit rapport soit retenu pour étude plus approfondie et que le président consulte le président de la Chambre pour connaître l'horaire du voyage proposé à Whitehorse.

Le Comité reprend l'étude du Bill C-193, Loi modifiant la loi sur la Commission d'énergie du nord canadien.

MM. Hunt et Lowe répondent aux questions sur le Bill C-193.

Il est convenu,

Que le document suivant soit imprimé en appendice aux procès-verbaux et témoignages de ce jour:

Mémoires de la Chambre de commerce de Whitehorse sur le Bill C-193 (*voir appendice B*).

Télégrammes de Barbara et Archie Currie, Tagish, territoires du Yukon sur le Bill C-193 (*voir appendice C*).

Mémoire de la Société Hamlet de Pine Point, territoires du Nord-Ouest, sur le Bill C-193 (*voir appendice D*).

Le Comité entreprend l'étude, article par article, du Bill C-193.

Article 1. Adopté.

Article 2. Adopté (sur division).

Article 3 réservé après débat.

Article 4. Adopté.

Article 5, réservé après un débat.

Articles 6 et 7. Adoptés.

Article 8. Réservé.

Article 9 réservé après débat.

Article 10. Adopté.

Il est convenu que le sous-Comité se rencontre à 3 h 15 de l'après-midi, avant la séance principale du mercredi 5 mai 1971.

Sur proposition de M. Borrie,

A 9 h 42 du soir, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mercredi 5 mai 1971.

Le greffier du Comité

J. H. Bennett

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Tuesday, May 4, 1971.

• 2025

[*Texte*]

The Chairman: Order. Gentlemen, before we commence our hearings on Bill C-193, I wish to read the fourth report of the Subcommittee on Agenda and Procedure:

> The Subcommittee on Agenda and Procedure met on April 27, 1971 at 3:45 p.m. the Chairman, Mr. Watson presiding.
>
> *Members present:* Messrs. Barnett, Marchand (*Kamloops-Cariboo*), St. Pierre, Watson and Yewchuk.
>
> The Subcommittee considered problems relating to Bill C-193, Bill C-187, the Estimates anr the Subject matter of Arctic icebreaker service.
>
> It made the following recommendations:
>
> 1. On completion of clause-by-clause consideration of Bill C-193, and reporting same to the House, the Committee will consider the Estimates.
>
> 2. On Bill C-187, the Committee seek permission of the House to travel to Whitehorse, Yukon Territory, leaving Ottawa May 24, 1971 with hearings to take place on May 25, 26 and 27, and leaving Whitehorse May 27, 1971, and to be accompanied by the necessary supporting staff.
>
> 3. The Committee will hear Yukon Territory residents and resident companies only, in Whitehorse, all other briefs will be heard or considered in Ottawa the week of June 3, 1971.
>
> 4. Advertising is to be placed in The *Western Miner*, (if possible, because it is a monthly) the *Northern Miner, the Whitehorse Star, Yukon News*, and daily newspapers in Vancouver and one daily in Edmonton.

May I have a motion of concurrence in the report?

Mr. Orange: Mr. Chairman just before you move concurrence, I am curious as to why you excluded the newspapers in the Northwest Territories?

The Chairman: There was no suggestion that it be made.

Mr. Orange: I think it would be useful since there has been some interest expressed in the Territories.

The Chairman: Do you think it would be useful to have Yellowknife included then?

Mr. Orange: Yellowknife, Inuvik and Hay River.

The Chairman: Agreed?

Some hon. Members: Agreed.

• 2030

Mr. Nielsen: That throws open a restriction placed on the recommendation by the subcommittee to the hearing of evidence and briefs by Yukon residents only, Mr.

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le mardi 4 mai 1971.

[*Interprétation*]

Le président: A l'ordre s'il vous plaît. Messieurs, avant de commencer nos auditions sur le Bill C-193, je voudrais vous lire le 4e rapport du sous-comité du Programme et de la Procédure.

> Le sous-comité du Programme et de la Procédure s'est réuni le 27 avril 1971 à 15h. 45, sous la présidence de M. Watson.
>
> *Les membres présents étaient:* MM. Barnett, Marchand, (Kamloops-Cariboo), St-Pierre, Watson et Yewchuk.
>
> Le sous-comité a étudié des problèmes relatifs au Bill C-193, au Bill C-187, les prévisions budgétaires et la question du service de brise-glace dans l'Arctique.
>
> Voici quelles ont été ces recommandations:
>
> 1. Après l'étude article par article du Bill C-193, et avoir fait rapport à la Chambre, le Comité procédera à l'étude des prévisions budgétaires.
>
> 2. Pour le Bill C-187, le Comité demande l'autorisation de la Chambre de se rendre à Whitehorse, Territoire du Yukon, ses représentants quitteront Ottawa le 27 mai 1971, les séances auront lieu les 25, 26 et 27 mai, ils quitteront Whitehorse le 27 mai 1971 accompagnés du personnel de soutien nécessaire.
>
> 3. Le Comité entendra les résidants du Territoire du Yukon et les sociétés de l'endroit à Whitehorse seulement. Tous les autres mémoires seront entendus ou étudiés à Ottawa au cours de la semaine du 3 juin 1971.
>
> 4. L'annonce doit paraître dans le *Western Miner*, (si possible, car il s'agit d'une revue mensuelle), le *Northern Miner*, le *Whitehorse Star*, le *Yukon News*, dans les quotidiens de Vancouver et dans un journal d'Edmonton.

Quelqu'un propose-t-il l'adoption du rapport?

M. Orange: Monsieur le président, avant que vous ne proposiez l'adoption, je serais curieux de savoir pourquoi vous avez exclus les quotidiens des Territoires du Nord-Ouest?

Le président: Il n'y a pas eu de suggestion en ce sens.

M. Orange: Je crois que cela serait utile car les Territoires ont montré un certain intérêt.

Le président: Pensez-vous qu'il serait bon d'inclure Yellowknife?

M. Orange: Yellowknife, Inuvik et Hay River.

Le président: Est-ce d'accord?

Des voix: C'est d'accord.

M. Nielsen: Cela supprime la restriction relative à la recommandation du sous-comité de n'entendre que les témoignages et les exposés des résidants du Yukon seule-

[*Text*]

Chairman. I think that restriction should be removed to permit interested parties in the Northwest Territories and in Alberta and in Vancouver, if they so wish, to travel to Whitehorse to give evidence and have their testimony heard. I daresay you might also find that there would be interested parties in Alaska who would want to come over and be heard by the Committee too in view of the fact that there is a likelihood of legislation emanating there in reaction to Bill C-187.

The Chairman: The reasoning behind the limitation was that we felt that there were a number of British Columbia companies, British Columbia organizations that wished to make representations to the Committee and that we would probably spend several extra days just hearing from these organizations in the Yukon. We felt that this time, from the point of view of the members of the Committee, would be more advantageously spent in Ottawa, where we have other things to look after as well and that we could hear these recommendations as well in Ottawa as we could in the Yukon; that we would go to the Yukon for the convenience of the Yukon people. This was the reasoning.

Now, you have given us a couple of examples. It may be considerably easier for a Northwest Territories group wishing to make a representation to fly across to Whitehorse than to fly to Ottawa and the same might be true of an Alaska group.

With the consent of the Committee, we might give the steering committee or the Chairman some latitude in this regard. I do not think we should be completely inflexible on it, but on the other hand, I think we should try to restrict our hearings in the Yukon to those people who are living there, companies based there or associations with some roots in the Yukon. For example, the Yukon-B.C. Chamber of Mines I suggest would have the right to come before us in the Yukon. If we become too flexible, however, we are going to end up spending most of our time in the Yukon hearing from non-Yukoners, and I do not think this is the reason we want to go up there.

Mr. Nielsen: Most of the companies that you are going to be hearing from in the Yukon are residents by virtue of the fact that they are registered there under our laws, but there are some, such as you have suggested, Mr. Chairman, the B.C. Chamber of Mines...

The Chairman: The Yukon-B.C. Chamber of Mines.

Mr. Nielsen: Well, the Yukon Chamber of Mines is a separate organization, of course, although it was given a good deal of assistance over some 30 years by the B.C. Chamber, who still retain "Yukon" in their name. We do not mention that.

There is also the B.C. Mining Association that I am sure would like to be hear there, and there are a number of consultant geologists who make their headquarters in Vancouver but spend their summers in the Yukon each year. As I understand it, something that the Committee report omitted was the intention to hold sittings in Whitehorse, morning, afternoon and evening for three

[*Interpretation*]

ment. Je crois que cette restriction doit être supprimée pour permettre aux parties intéressés dans les Territoires du Nord-ouest et en Alberta et à Vancouver s'ils le désirent de se rendre à Whitehorse pour présenter leurs témoignages ou leurs mémoires. Je parie que vous pourriez aussi découvrir, qu'en Alaska il y a des parties intéressées qui aimeraient venir et se faire entendre par le Comité également, du fait qu'il est probable que certaines lois seront édictées par réaction au Bill C-187.

Le président: La raison derrière cette limitation c'est que nous avons jugé qu'il y avait un certain nombre de sociétés et d'organismes de la Colombie-Britannique qui désiraient présenter leur point de vue au Comité et qu'il était probable que nous passerions plusieurs journées supplémentaires dans le Yukon juste pour entendre le point de vue de ces organismes. Nous avons pensé que ces journées, de l'avis des membres du Comité, seraient plus avantageusement employées à Ottawa, où nous avons d'autres choses à nous occuper et nous pourrions entendre ces recommandations aussi bien à Ottawa qu'au Yukon; nous nous rendons dans le Yukon pour la commodité des gens du Yukon. C'est ainsi que nous avons raisonné.

Maintenant, vous nous avez donné certains exemples. Il est sans doute beaucoup plus facile pour un groupe des Territoires du Nord-ouest qui désire se faire entendre de prendre l'avion jusqu'à Whitehorse plutôt qu'à Ottawa et c'est sans doute la même chose pour les groupes de l'Alaska.

Avec l'accord du Comité, nous pourrions donner au Com té directeur ou au président quelques latitudes à cet égard. Je ne crois pas qu'il faille se montrer inflexible à ce sujet, mais d'autre part, je pense que nous devrions essayer de limiter nos auditions dans le Yukon aux personnes qui y vivent, aux sociétés qui y sont installées ou aux associations qui ont des racines dans le Yukon. Par exemple, «la Yukon-B.C. Chamber of Mines» devrait avoir le droit de comparaître devant nous dans le Yukon. Si nous nous montrons trop accommodants, nous risquons de passer la plus grande partie de notre temps dans le Yukon à entendre des gens ou des organismes étrangers au Yukon et je ne crois pas que nous voulions aller là-bas pour cela.

M. Nielsen: La plupart des sociétés que vous allez entendre dans le Yukon sont des sociétés résidantes en vertu du fait qu'elles y sont enregistrées sous nos lois, mais il y en a certaines, comme celle que vous avez nommée, monsieur le président, la *B.C. Chamber of Mines*...

Le président: La «*Yukon-B.C. Chamber of Mines*».

M. Nielsen: Oui, la *Yukon Chamber of Mines* est un organisme distinct, bien sûr, même s'il a bénéficié pendant trente ans de beaucoup d'aide par la Chambre de Colombie-Britannique qui conserve encore le mot «Yukon» dans son nom. Nous n'avons pas parlé de cela.

Il y a aussi l'Association des mines de Colombie-Britannique qui, j'en suis sûr, voudrait se faire entendre et il y a aussi plusieurs géologistes-conseils qui ont établi leur quartier général à Vancouver mais qui, chaque année, passent l'été dans le Yukon. D'après moi, s'il y a quelque chose qui a été omis dans le rapport du Comité c'est l'intention de tenir des séances à Whitehorse, matin,

[*Texte*]

complete days. With this kind of schedule, I do not hink there will be any difficulty in hearing everyone that wants to be heard.

Certainly, since the bill affects the future of the Yukon specifically, if we do happen to run over, the Committee might be disposed to be flexible enough to take an extra day to hear the run-over. With those reservations and with the reservation that I would like to see that flexibility written into the adoption of the Committee report, I would ssupport the report of the Committee. Otherwise, I could not do that.

• 2035

The Chairman: We could add a rider to paragraph 3. How about adding after "companies only" the words "and any other"...

Mr. Nielsen: Just eliminate the word "only" and it will read "Yukon residents and other interested parties."

The Chairman: Good enough.

Mr. Nielsen: The Committee is always master—I am saying something redundant—of its own procedure. If they want to rise after two days they can.

The Chairman: Yes.

Mr. Nielsen: And if they want to stay four they can.

The Chairman: This will allow us sufficient flexibility and I think there will be a gentlemen's understanding that we will try to be flexible enough, but we do not want to spend a number of days in the Yukon hearing non-Yukon companies. This was the whole point of our decision. If we find we are going to end up doing that, then we will simply let these people know that we will hear them in Ottawa because they will all have to notify the Clerk in advance that they wish to be heard and we can make some decisions when we find out who has indicated they wish to appear before us.

Mr. Orange: Mr. Chairman, does this proposal eliminate advertising in the...

The Chairman: No, the Committee is agreed that we will add Inuvik, Hay River and Yellowknife.

Mr. Rock: It does not seem right that you would advertise in papers in areas where you do not want people to appear.

An hon. Member: So it is a drastic change.

Mr. Rock: I know, but it does not seem right to advertise in Vancouver when you do not want anybody to come from Vancouver, and you are not advertising....

Mr. Nielsen: We are advertising the Ottawa hearings.

M. Rock: But the point is that you are advertising in areas where you do not want people to come from and in the areas where you want to meet the people you are not advertising there. It does not make sense.

[*Interprétation*]

après-midi et soir pour trois journées complètes. Avec ce genre de programme, je ne pense pas qu'il y ait des difficultés à entendre tous ceux qui veulent se faire entendre.

Certainement, puisque le bill intéresse particulièrement l'avenir du Yukon, et si nous devons y consacrer plus de temps que prévu, le Comité doit faire preuve d'assez de souplesse pour y consacrer une journée supplémentaire. Avec ces réserves et avec la réserve que j'aimerais voir cette preuve de souplesse inscrite dans l'adoption du rapport du Comité, je suis prêt à l'appuyer. Autrement, cela me serait impossible.

Le président: A l'alinéa 3, après «compagnies seulement» nous pourrions ajouter les mots «et toutes autres».

M. Nielsen: Nous n'avons qu'à éliminer le mot «seulement»; ainsi, la phrase se lira comme suit: «les résidents du Yukon et autres partis intéressés».

Le président: Cela me va.

M. Nielsen: Le Comité est toujours maître—ce que je dis est redondant—de la procédure qu'il adopte. Si l'on veut soulever après deux jours, on peut le faire.

Le président: Oui.

M. Nielsen: Si l'on veut attendre quatre jours, on peut aussi le faire.

Le président: Nous devons être suffisamment souples; nous essayons d'être souples, mais nous ne voulons pas passer plusieurs jours au Yukon à entendre des compagnies qui ne sont pas du Yukon. C'est sur quoi est basé notre décision. Si nous ne croyons pas pouvoir entendre les compagnies du Yukon, nous ferons savoir aux gens que nous les entendrons à Ottawa; en effet, il faut avertir le greffier à l'avance si on veut comparaître; nous pourrons donc prendre une décision quand nous saurons qui désire comparaître devant nous.

M. Orange: Monsieur le président, cette proposition élimine-t-elle les annonces dans les journaux...

Le président: Non; le Comité a décidé de faire paraître des annonces à Inuvik, et Hay River et Yellowknife.

M. Rock: Il me semble injuste de faire paraître des annonces dans des journaux là où vous ne voulez pas que les gens comparaissent.

Une voix: C'est un changement braconien.

M. Rock: Il me semble injuste que l'on fasse paraître dans les annonces à Vancouver quand on ne veut pas que les gens viennent de Vancouver et que vous ne fassiez pas paraître d'annonces...

M. Nielsen: Nous annonçons toujours les séances qui ont lieu à Ottawa.

M. Rock: La question est que vous faites paraître des annonces dans des régions quand vous ne voulez pas que les gens viennent et quand vous voulez rencontrer les gens vous ne faites pas paraître d'annonces. Cela n'a aucun sens.

[*Text*]

Mr. Buchanan: I think the fact that hearings are going to be held in Ottawa will also be drawn to their attention, so they will have the option of Whitehorse or Ottawa.

Mr. Orange: This was my point in ensuring that there were advertisements in the Northwest Territories papers. It may be, Mr. Chairman, that the Northwest Territories Chamber of Mines would find it a little more convenient to go to Whitehorse rather than come to Ottawa.

The Chairman: May I have a motion, then, for concurrence in the report as amended?

Mr. Borrie: Mr. Chairman, I am sorry but the report was not amended. I do not think there was a motion on the floor. I do have an amendment that I wish to bring in, so if we could have a motion for concurrence then I would be able to place my amendment.

The Chairman: Are you suggesting an amendment to the steering committee report?

Mr. Borrie: Yes.

The Chairman: May I have a motion for concurrence?

Mr. Nielsen: Could we get an idea of the nature of Mr. Borrie's amendment? Maybe it could be incorporated...

Mr. Borrie: The amendment I was going to put forth to the Committee was that the matter of travel simply be held in abeyance until the next regular meeting of the Committee for further discussion. Other committees have asked to travel and other committees have been refused permission from the House to travel. I would like to see the Committee Chairman consult with the House Leaders on this. There is no doubt that the House is rather short of members. Also, a number of other committees are suffering because of it, and some important legislation will be coming before the fisheries and forestry Committee within the next couple of weeks which may affect the attendance of a couple of members from this Committee who are very concerned with this piece of legislation, Bill C-187. So, it is with the proviso that Bill C-187 be held in abeyance until the next meeting, when we could have some discussion with the Committee on it. I know that the steering committee has discussed it fully but unfortunately the members have not had an opportunity of doing the same.

The Chairman: The next meeting of the Committee is tomorrow afternoon. If the Committee is disposed to wait, perhaps we could have a steering committe meeting prior to the meeting of the Committee tomorrow at 3.30 p.m.

Mr. Borrie: This would give ample time for consultation with the House Leaders, would it not?

The Chairman: I think it is a reasonable suggestion that Mr. Borrie has put forward. I must confess that I have not talked to the House Leader on this. We may run into problems along these lines. Is it agreed that we hold this over until tomorrow?

Mr. Nielsen: I have no objection.

[*Interpretation*]

M. Buchanan: Nous attirons leurs attentions sur le fait que les auditions auront lieu à Ottawa ils auront donc le choix entre Whitehorse ou Ottawa.

M. Orange: Je voulais m'assurer qu'il y ait des annonces dans les journaux des Territoires du Nord-Ouest. La Chambre des ministres des Territoires du Nord-Ouest préféreraient peut-être se rendre à Whitehorse plutôt que de venir à Ottawa.

Le président: Quelqu'un voudrait-il présenter une motion?

M. Borrie: Je m'excuse monsieur le président, mais le rapport n'a pas été amendé. Personne n'a présenté de motion. Je ne désire présenter aucun amendement; si quelqu'un présentait une motion, je pourrais présenter mon amendement.

Le président: Avez-vous l'intention de présenter un amendement au rapport du Comité de direction?

M. Borrie: Oui.

Le président: Quelqu'un pourrait-il présenter une motion?

M. Nielsen: Pourrions-nous savoir en quoi consiste l'amendement de M. Borrie? Peut-être pourrait-il être incorporé...

M. Borrie: J'allais proposer que la question de voyage reste en suspend jusqu'à la prochaine réunion du Comité; nous pourrions ainsi en discuter plus en détail. D'autres Comités ont demandé la permission de voyager et la Chambre leur a refusé. J'aimerais que le président du Comité consulte les leaders de la Chambre à ce sujet. La Chambre a peur de discuter présentement, il n'y a aucun doute. Bon nombre de Comités en souffrent et une importante loi sera étudiée par le Comité des pêches et forêts au cours des prochaines semaines ce qui affectera les assiduités de quelques membres de ce Comité qui sont très intéressés au Bill C-187. Le Bill C-187 devrait donc être en suspend jusqu'à la prochaine réunion; à ce moment-là le Comité pourra en discuter. Je sais que le Comité de direction en a discuté en détail, mais malheureusement les députés n'ont pas eu la chance d'en faire autant.

Le président: La prochaine réunion du Comité aura lieu demain après-midi. Si le Comité est prêt à attendre, nous pourrions peut-être tenir une réunion du Comité de direction avant la réunion du Comité demain à 15 h 30.

M. Borrie: Il y aurait donc suffisamment de temps pour consulter les leaders de la Chambre, n'est-ce pas?

Le président: Je crois que c'est là une suggestion fort à propos. Je dois avouer que je n'ai pas parlé aux leaders de la Chambre à ce sujet. Nous aurons peut-être à faire face à des problèmes. Nous remettons le tout à demain, vous êtes d'accord?

M. Nielsen: Je n'ai aucune objection.

[*Texte*]

Mr. Borrie: Just hold the whole steering committee report.

The Chairman: We have to approve the travel and living expenses of a number of witnesses who have appeared before this Committee recently. May I have a motion that reasonable travel and living expenses be paid to Mr. A. Wright, who appeared before this Committee on April 22, 1971, and to Commander Roderick M. White, who appeared before this Committee on April 29, 1971?

Mr. Deakon: I so move.

The Chairman: Gentlemen, before proceeding to a clause-by-clause consideration of Bill C-193, if any of you have amendments to bring forward if you would submit them in writing to the Clerk in advance it would be helpful.

• 2040

Mr. Nielsen: I have not got them written out, Mr. Chairman. I am anticipating that either Mr. Buchanan or Mr. Hunt will be indicating the extent to which the government would be amending the bill as a result of the evidence that has been heard, specifically on the zones and on the Public Utilities Commission suggestion, which are the two points which Yukon witnesses have been making. It would be unnecessary for me to move an amendment setting the Yukon apart as a separate region if the government were going to accept that sort of thing.

The Chairman: Gentlemen, I think I had better call Clause 1 of Bill C-193 and then we will proceed to discuss the point raised.

Mr. Nielsen: My questioning of Mr. Lowe was not completed. If you want me to do that on Clause 1, I can.

The Chairman: Go ahead, Mr. Nielsen.

Mr. Nielsen: Mr. Lowe, is it the intention of NCPC to construct a transmission line from Inuvik to Tuktoyaktuk?

Mr. Lowe (General Manager, Northern Canada Power Commission): Yes, Mr. Chairman, it is the intention to build a transmission line from Inuvik to Tuktoyaktuk.

Mr. Nielsen: Could you give us the distance involved?

Mr. Lowe: Seventy-nine miles.

Mr. Nielsen: And the cost of the line?

Mr. Lowe: I do not have the exact cost before me. I believe it is of the order of $400,000.

Mr. Deakon: Did you say cost per mile?

Mr. Lowe: About $5,000 a mile.

Mr. Nielsen: What are the present facilities at Tuk?

Mr. Lowe: There is a separate generating plant operating at the present time at Tuk.

[*Interprétation*]

M. Borrie: Tout le rapport du Comité de direction.

Le président: Nous devons approuver les dépenses de voyages et de séjours de bon nombre de témoins qui ont comparu devant le Comité récemment. Quelqu'un pourrait-il présenter une motion afin que les frais de voyages et de séjours, s'ils sont raisonnables, soient versés à M. A. Wright, qui a comparu devant ce Comité le 22 avril 1971 et au commandant Roderick M. White, qui a comparu devant ce Comité le 29 avril 1971?

M. Deakon: J'approuve.

Le président: Messieurs, avant d'étudier le Bill C-193 article par article, il serait bon que vous présenteriez vos amendements par écrit au greffier.

M. Nielsen: Je ne les ai pas fait rédiger, monsieur le président. Je suppose que M. Buchanan ou M. Hunt indiqueront dans quelle mesure le gouvernement va modifier le Bill, à la suite des témoignages qui ont été entendus, notamment au sujet des zones et de la proposition relative à une commission des services publics qui sont les deux questions qui ont été soulevées par les témoins du Yukon. Il serait inutile que je propose un amendement faisant du Yukon une région à part, si le gouvernement doit accepter ce genre de chose.

Le président: Messieurs, je crois que je vais vous demander de passer à l'article 1 du Bill C-193, et ensuite, nous étudierons la question qui a été soulevée.

M. Nielsen: Je n'ai pas terminé mes questions à M. Lowe. Si vous voulez que je le fasse sur l'article 1, je peux le faire.

Le président: Allez-y, monsieur Nielsen.

M. Nielsen: Monsieur Lowe, la CENC a-t-elle l'intention de construire un réseau de transmission entre Inuvik et tuktoyaktuk?

M. Lowe (Directeur général, Commission d'énergie du Nord canadien): Oui, monsieur le président, elle a l'intention de construire un réseau de transmission entre Inuvik et Tuktoyaktuk.

M. Nielsen: Pourriez-vous nous dire la distance que cela représente?

M. Lowe: 79 milles.

M. Nielsen: Et le prix de revient de cette ligne?

M. Lowe: Je ne connais pas le chiffre exact. Je pense qu'il s'agit d'environ $400,000.

M. Deakon: Parlez-vous du prix au mille?

M. Lowe: Environ $5,000 du mille.

M. Nielsen: Qu'y a-t-il actuellement comme installation à Tuktoyaktuk?

M. Lowe: Il y a une centrale génératrice séparée qui marche à l'heure actuelle à Tuktoyaktuk.

[*Text*]

Mr. Nielsen: What kind?

Mr. Lowe: Diesel.

Mr. Nielsen: And what is its output?

Mr. Lowe: I believe the Tuk load has a peak of something of the order of 200 to 300 kilowatts.

Mr. Nielsen: And what does it supply, in terms of users?

Mr. Lowe: Now it supplies the village of Tuktoyaktuk but the Commission is proposing to supply energy also to Northern Transportation's complex at Tuk which is not now being supplied by the village plant; also, to the Polar Shelf development which also is generating its own energy; possibly to the Imperial Oil complex across the bay. which also has a separate plant, and we have had talks with the DEW line people trying to convince them that they should buy from us.

Mr. Nielsen: With what success?

Mr. Lowe: We have not had any success yet, but...

Mr. Nielsen: Have you a commitment from Imperial Oil?

Mr. Lowe: I do not know yet. I do not think so, but this load is relative to Northern Transportation; it is fairly small.

Mr. Nielsen: Would you have to expand the plant at Inuvik?

Mr. Lowe: No, not at the present time.

Mr. Nielsen: You have separate power at Inuvik that you can transmit over this intended line?

Mr. Lowe: We are in the process now of installing a large diesel engine at Inuvik of 5,200 kilowatts.

Mr. Nielsen: Why do you not install that engine at Tuk?

Mr. Lowe: Most of the load is at Inuvik.

Mr. Nielsen: What are the economics in building a transmission line of $400,000 as opposed to enlarging the plant at Tuk?

• 2045

Mr. Orange: For domestic and commercial rates?

Mr. Lowe: Yes. I believe there is only one rate now at Tuk which is 12 cents.

Mr. Orange: Have you any indication of what the rate will be in Tuk as a result of the transmission line?

Mr. Lowe: On the basis of our estimates. We felt that we could better the 12-cent rate, but I do not know exactly what it will be until we get bids in for the

[*Interpretation*]

M. Nielsen: De quel type?

M. Lowe: Diesel.

M. Nielsen: Et quelle est sa puissance?

M. Lowe: Je pense qu'elle a une puissance maximum d'environ 200 ou 300 kilowatts.

M. Nielsen: Et que dessert-elle, en ce qui concerne les utilisateurs?

M. Lowe: Elle dessert actuellement le village de Tuktoyaktuk, mais la commission se propose de desservir aussi le complexe de la *Northern Transportation* qui se trouve à Tuktoyaktuk, et qui n'est pas actuellement desservi par la centrale du village; de même, elle a l'intention de desservir les installations polaires qui produisent aussi actuellement leur propre énergie; peut-être aussi le complexe de l'*Imperial Oil* qui se trouve de l'autre côté de la baie, et qui a aussi sa propre centrale, et nous avons eu des entretiens avec des représentants de la ligne *Dew* pour essayer de les convaincre de nous acheter leur énergie.

M. Nielsen: Avec quel résultat?

M. Lowe: Nous ne sommes encore arrivés à aucun résultat mais...

M. Nielsen: L'*Imperial Oil* s'est-elle engagée envers vous?

M. Lowe: Je ne le sais pas encore. Je ne le pense pas, mais cette puissance concerne la *Northern transportation;* elle est assez petite.

M. Nielsen: Seriez-vous obligé d'étendre la centrale d'Inuvik?

M. Lowe: Non, pas en ce moment.

M. Nielsen: Vous avez de l'énergie, à Inuvik, que vous pouvez transmettre grâce à la ligne que vous projetez de construire?

M. Lowe: Nous sommes actuellement en train d'installer une grosse centrale diesel de 5,200 kilowatts à Inuvik.

M. Nielsen: Pourquoi n'installez-vous pas cette centrale à Tuktoyaktuk?

M. Lowe: Presque toute la demande est à Inuvik.

M. Nielsen: Quelles sont les raisons économiques qui vous font construire un réseau de $400,000, au lieu d'agrandir la centrale de Tuktoyaktuk?

M. Orange: Pour les tarifs domestiques et commerciaux?

M. Lowe: Oui. Je crois qu'il n'y a actuellement qu'un seul tarif, à Tuktoyaktuk, qui est de 12 cents.

M. Orange: Pourriez-vous nous dire quel sera le tarif à Tuktoyaktuk, une fois que le réseau de transmission sera en service?

M. Lowe: Sur la base de nos estimations, nous avons pensé que nous pouvions améliorer le tarif de 12 cents, mais je ne sais pas exactement de combien il sera, avant

[*Texte*]

construction of the line. We felt we could lower the cost by at least a cent a kilowatt hour.

Mr. Nielsen: Surely it is not a matter of thought. Have your calculations concluded that you can reduce the rate if the transmission line is built?

Mr. Lowe: Yes, they do indicate that.

Mr. Nielsen: How about Great Bear River? Is that development being thought about by NCPC in contemplation of anything at all to do with the gas pipeline that might go down the Mackenzie?

Mr. Lowe: There is a distinct need, Mr. Chairman, for electric power for compressor and pumping stations along any pipeline and there is a distinct possibility that hydro-generated energy from the Great Bear would be competitive with energy generated by separate gas turbine or diesel plants along the way.

Mr. Nielsen: That was not my question, though. My question was, was the development of Great Bear River being thought about in anticipation of that development of a pipeline?

Mr. Lowe: I should say that the site is being studied, Mr. Chairman, to appraise its value as a hydro site and the cost of development. The prospect of a load being created by the pipeline is certainly a distinct possibility and this enhances the need to study the site.

Mr. Nielsen: We all know it is a possibility and I hate to be insistent but I would like to know whether NCPC is thinking about this development in anticipation of supplying the proposed pipeline which may or may not ever come about?

Mr. Lowe: I think we are thinking of a development on the Great Bear River in anticipation of any load which may materialize in the transmittable region of the Bear project, be it a pipeline or a smelter or a large mining load.

Mr. Nielsen: I cannot get it that way, Mr. Chairman. I will reverse the question and ask Mr. Lowe wether, if the proposed pipeline does not materialize, would the NCPC be interested in developing Bear River given the existing knowledge of anticipated load?

Mr. Lowe: Yes, Mr. Chairman. If there were a market for the power from the Great Bear then I think it would be fair to say that most likely it would be developed.

Mr. Nielsen: Is there a market now?

Mr. Lowe: No, there is not a market now—not for the size of the Bear.

Mr. Nielsen: And if the pipelines does not go through, would there be a market?

[*Interprétation*]

que l'on ne nous fasse des offres pour la construction du réseau. Nous avons pensé que nous pouvions diminuer le coût d'au moins un cent par kilowatt-heure.

M. Nielsen: Il ne s'agit pas d'estimation. Est-ce que vos calculs vous permettent de dire que vous pouvez réduire le tarif, si le réseau de transmission est construit?

M. Lowe: Oui, c'est ce que montrent nos calculs.

M. Nielsen: Et pour la rivière du Grand Ours? Est-ce que la CENC pense que ces installations ont quelque chose à voir avec le gazoduc qui pourrait descendre le Mackenzie?

M. Lowe: Monsieur le président, il y a des besoins différents en électricité pour les compresseurs et les stations de pompage le long de tout gazoduc, et il est possible que de l'énergie hydraulique venant du Grand Ours serait compétitive par rapport à l'énergie venant d'autres turbines à gaz ou d'usines diezels qui se trouveraient sur ce chemin.

M. Nielsen: Ce n'était pas ma question, cependant. Je vous demandais si l'on pensait aux installations de la rivière du Grand Ours, par rapport à l'installation future d'un pipe-line?

M. Lowe: Je dirais, monsieur le président, que l'on étudie le site afin d'évaluer sa valeur pour y construire une centrale hydro-électrique, et le coût de ces installations. Il est tout à fait possible que le pipe-line ait aussi besoin d'électricité, et cela renforce encore la nécessité d'étudier le site.

M. Nielsen: Nous savons tous que c'est une possibilité, et je ne voudrais pas insiter, mais je voudrais savoir si la CENC pense à ces installations en anticipant qu'elles serviront à fournir de l'énergie aux pipe-lines proposés, qu'ils soient ou ne soient jamais construits?

M. Lowe: Je crois que lorsque nous étudions ces installations sur la rivière du Grand Ours, nous pensons à toute demande qui pourrait se matérialiser dans une région qui pourrait être desservie par le projet de la rivière du Grand Ours, qu'il s'agisse d'un pipe-line, d'une fonderie, ou d'une mine.

M. Nielsen: Je ne peux pas accepter cette réponse, monsieur le président. Je vais renverser la question et demander à M. Lowe si, au cas où le pipe-line proposé ne serait pas construit, la CENC voudrait-elle toujours faire ces installations sur la rivière du Grand Ours, tout en connaissant cette demande anticipée?

M. Lowe: Oui, monsieur le président. Si il y avait un marché pour l'électricité provenant de la rivière du Grand Ours, je pense qu'il serait tout à fait juste de dire qu'elles seraient certainement faites.

M. Nielsen: Y a-t-il un marché, actuellement?

M. Lowe: Non, il n'y a pas de marché actuellement—pas de marché qui corresponde aux dimensions de ces installations.

M. Nielsen: Et si le pipe-line n'est pas construit, y aura-t-il un marché?

[*Text*]

Mr. Lowe: I do not really know. I could not answer that. If there were, for instance, a smelter in the Yukon, I suppose this might be a possibility of a load for the Bear development.

Mr. Nielsen: What is your anticipated cost per mile of a transmission line from Bear River over the mountains to Faro?

Mr. Lowe: We are having a study done this summer on the transmission possibilities. I am not able to give an accurate estimate of it right now but I would guess that it would be somewhere between, say $20,000 and $35,000 per mile for a transmission line over the mountains to the Yukon.

Mr. Nielsen: This may be a question outside of your knowledge, Mr. Lowe, but do you happen to know the cost of diesel fuel land in Inuvik as compared with that at Tuk?

Mr. Lowe: I do not know exactly, except that it is a little higher naturally at Tuk coming from Norman Wells because it is a longer distance to barge it; but in appraising the cost of diesel fuel the type used must be recognized. At Inuvik, in our large diesel engines, we burn bunker fuel from Norman Wells, whereas at Tuktoyaktuk the units are not large enough to burn this heavier fuel. Therefore, not only is the cost of transport higher to Tuk but the type of fuel is also more costly.

• 2050

The Chairman: Mr. Orange.

Mr. Orange: Mr. Chairman, if I may just interject here. I assume from what Mr. Lowe has said that while there is a plan to go ahead with the building of the transmission line between Inuvik and Tuk—and it is fine for them to estimate costs but it depends on construction costs, the economics of bunker fuel versus diesel, the transportation costs, and other factors—if there were no saving on the present installation, then I assume you would not go ahead?

Mr. Lowe: Exactly. That is right, Mr. Chairman.

Mr. Orange: But based on the economics as you know them now, prior to calling tenders and what-have-you, it appears there will be a saving?

Mr. Lowe: Yes, there will be a saving. Furthermore, as the load at Tuk grows, and the indications are that Tuk is certainly a growing centre, the economics become even better because the transmission line is built, therefore the cost of transmission per kilowatt hour lowers as the load grows at Tuktoyaktuk.

Mr. Orange: Like it did between Yellowknife and Rae.

Mr. Nielsen: Assuming that the Bear River development did go ahead, as an engineer, Mr. Lowe, do you foresee any difficulty, should any of the generated power

[*Interpretation*]

M. Lowe: Je ne sais pas. Je ne peux pas vous répondre. S'il y avait, par exemple, une fonderie dans le Yukon, je pense qu'il serait alors possible de dire que ce serait un débouché pour la centrale de la rivière du Grand Ours.

M. Nielsen: A combien estimez-vous le coût au mille d'un réseau de transmission allant de la rivière du Grand Ours, à travers les montagnes, jusqu'à Faro?

M. Lowe: Nous avons effectué des études cet été sur les possibilités de transmission. Je ne suis pas en mesure de vous donner un chiffre précis à l'heure actuelle, mais je pense que cela devrait se trouver entre $20,000 et $35,000 du mille, pour un réseau de transmission traversant les montagnes vers le Yukon.

M. Nielsen: C'est peut-être une question qui n'est pas de votre compétence, monsieur Lowe, mais savez-vous quel est le prix de l'essence pour diesel, à Inuvik, par rapport à Tuktoyaktuk?

M. Lowe: Je ne sais pas exactement, je sais simplement que ce prix est naturellement un peu plus élevé à Tuktoyaktuk, parce qu'il vient de Norman Wells, et que le transport par bateau est plus long; mais lorsque l'on évalue le prix du combustible pour diesel, il faut tenir compte de la catégorie que l'on utilise. A Invik, dans nos gros moteurs diesels, nous utilisons du combustible de charbon qui vient de Norman Wells, tandis qu'à Tuktoyaktuk, les installations ne sont pas suffisamment importantes pour utiliser ce combustible très lourd. Par conséquent, non seulement le coût de transport est plus élevé, à Tuktoyaktuk, mais aussi la catégorie de combustible est plus coûteuse.

Le président: Monsieur Orange.

M. Orange: Monsieur le président, m'est-il permis d'intervenir. Je présume d'après les paroles de M. Lowe que même s'il y a un plan pour continuer la construction de la ligne de transmission entre Inuvik et Tuk, c'est très bien pour eux d'évaluer les coûts mais cela dépend des frais de construction, de la différence de prix, du prix du carburant par rapport au diesel, les frais de transport et les autres facteurs, si l'installation actuelle ne présentait pas certaines économies je présume que vous ne continueriez pas?

M. Lowe: C'est bien cela. C'est exactement cela.

M. Orange: Mais d'après les chiffres que vous connaissez maintenant, avant de demander des soumissions et le reste, vous semble-t-il que cela constitue une épargne?

M. Lowe: Oui, il y aura épargne. De plus, étant donné les besoins croissants à Tuk et tout indique que Tuk est certainement un centre en pleine expansion, les données économiques s'améliorent encore du fait de la construction de la ligne de transmission, par conséquent, le coût de transmission par kilowatt-heure diminue alors que les besoins augmentent à Tuktoyaktuk.

M. Orange: Comme cela s'est produit entre Yellowknife et Rae.

M. Nielsen: En présumant que le programme de la rivière de l'Ours se poursuive, vous-même, monsieur Lowe, à titre d'ingénieur, prévoyzz-vous certaines diffi-

[*Texte*]

be required for utilization in the Yukon, to costing that power at the Yukon Northwest Territories boundary?

Mr. Lowe: I think, Mr. Chairman, it depends on the restrictions; if there were severe restrictions on the costing, there could be controversial problems in the pricing of the energy. As far as transmitting energy is concerned, we are looking at the cost of delivered energy at any point, whether it is from a plant in the Yukon or in the Northwest Territories. As a simple economic calculation, there is no problem in costing it.

Mr. Nielsen: Assuming that price is agreed upon, there is no difficulty, is there?

Mr. Lowe: Agreed upon between whom?

Mr. Nielsen: Between the supplier and the point at which it is delivered.

Mr. Lowe: No, not as a straight-line calculation. No, there is no difficulty.

Mr. Nielsen: Have you done a comparative cost analysis between the development of power at Bear River as opposed to that developed at Granite Canyon delivered at the closest point to your existing transmission line in the Yukon?

Mr. Lowe: Yes, we have, Mr. Chairman.

Mr. Nielsen: And what are the figures please?

Mr. Lowe: It would cost roughly 30 per cent more for Granite Canyon power in a 50 megawatt block delivered to Faro than from the Great Bear development and 350-some miles of transmission line.

Mr. Nielsen: And the length of the transmission line from Granite to Faro?

Mr. Lowe: From Granite Canyon, the new transmission line would have to be built down to Carmacks, which is a distance of approximately 70 miles, and then, assuming the existing transmission line were adequate to carry this block of power, it would be delivered over the existing transmission line from Carmacks to Faro.

Mr. Nielsen: Is that study available for us, Mr. Lowe?

Mr. Lowe: These are just estimates at this time, Mr. Chairman; we do not have a report. They are based on very preliminary information that was gathered last year. There is a further study being done this summer to confirm these very preliminary estimates.

Mr. Nielsen: Then no study in depth has been done at all on a comparative basis between these two sites. Am I correct in assuming that?

Mr. Lowe: No study has been done in depth on the Bear as yet, no.

Mr. Nielsen: But in depth on the Granite, in terms of cost at Carmacks?

[*Interprétation*]

cultés, si une partie de l'énergie produite devait être utilisée dans le Yukon à faire payer cette énergie à la frontière des Territoires du Nord-Ouest et du Yukon?

M. Lowe: Je crois que cela dépendrait des restrictions, s'il y a de ces restrictions quant à l'établissement du prix alors il surgira des problèmes quant au prix de l'énergie. Pour toute transmission d'énergie, nous étudions le coût de la livraison vers tout point particulier que cela soit d'une usine dans le Yukon ou dans les Territoires du Nord-Ouest. A titre de simple calcul économique, il n'y a aucun problème à établir le prix.

M. Nielsen: En présumant que l'on soit d'accord sur le prix, n'y aurait-il aucune difficulté?

M. Lowe: Cet accord aurait lieu entre qui?

M. Nielsen: Entre le fournisseur et le point où l'énergie serait livrée.

M. Lowe: Non, il n'y aurait pas de difficulté. C'est un simple calcul.

M. Nielsen: Avez-vous fait une analyse comparative des coûts entre le programme énergétique de la rivière de l'Ours par rapport à celui de Granite Canyon, l'énergie étant fournie au point le plus proche de votre ligne actuelle de transmission dans le Yukon?

M. Lowe: Oui, nous l'avons fait.

M. Nielsen: Et quels sont les chiffres?

M. Lowe: Il en coûterait environ 30 p. 100 de plus pour l'énergie produite par Granite Canyon pour un bloc de 50 megawatts livrés à Faro plutôt que de l'énergie provenant du Grand Ours, pour 350 milles de ligne de transmission à peu près.

M. Nielsen: Et la longueur de la ligne de transmission de Granite à Faro.

M. Lowe: De Granite Canyon, la nouvelle ligne de transmission devrait être construite en descendant à Carmacks, ce qui représente une distance de 70 milles environ et alors en présumant que la ligne actuelle de transmission est en mesure de transmettre ce bloc d'énergie, elle serait livrée par la ligne actuelle de transmission de Carmacks à Faro.

M. Nielsen: Pourrions-nous prendre connaissance de cette étude, monsieur Lowe?

M. Lowe: Actuellement, ce ne sont que des prévisions, nous n'avons pas de rapport. Ces prévisions sont basées sur des renseignements très préliminaires qui ont été recueillis l'an dernier. Une autre étude sera faite cet été pour confirmer ces estimations très préliminaires.

M. Nielsen: Ainsi aucune étude en profondeur n'a été faite sur une base comparative entre ces deux sites. C'est bien exact, n'est-ce pas?

M. Lowe: Aucune étude en profondeur n'a encore été faite en ce qui concerne le projet de l'Ours. Aucune.

M. Nielsen: Mais en ce qui concerne Granite en terme de coûts à Carmacks?

[*Text*]

• 2055

Mr. Lowe: Granite was estimated in 1966 to cost roughly $1,000 per kilowatt installed, but again to confirm this figure, there would be a considerable amount of engineering work required to complete this, and it looks now as though the cost might be higher than $1,000 per kilowatt, possibly $1,200 per kilowatt.

Mr. Nielsen: Are you going to do that comparative study of Bear River versus Granite, tied in to what you have in the Yukon now?

Mr. Lowe: We will probably update the Granite study this summer, yes.

Mr. Nielsen: And you are doing a Bear study this summer.

Mr. Lowe: Yes.

Mr. Nielsen: Is there any reason when that study is complete the members should not have a copy of it?

Mr. Lowe: No reason at all, Mr. Chairman.

Mr. Nielsen: Good. I have read Mr. Lowe's evidence at the Committee meeting held on April 22 last, a meeting at which I was unable to be present because I was in the House on Bill C-187, and on page 12-8, Mr. Lowe, of Proceedings No. 12 you mentioned, toward the foot of the page, the cost of rehabilitating the Marsh Lake dam. That statement may have left the impression with members that this project had to be undertaken as something unanticipated. I do not know whether you are aware—I am sure you are—that the Marsh Lake dam was removed by the government to provide clear access up the river into the Marsh Lake-Tagish Lake system, and in effect the suggestion that rehabilitation is in addition to the cost, I suggest to you, is a result of a government mistake in the first place in removing the dam.

Mr. Lowe: I think, Mr. Chairman, in all fairness to the government's decision to blow a hole in the Marsh Lake dam, that is not the only thing; we did not only plug the hole but we also had to go along and reinforce and replace some of the old timbers.

Mr. Nielsen: Does not the $20 million figure—I cannot find the page at the moment—that you said was the complete capital cost of the Whitehorse plant include the cost of the transmission line from Whitehorse to Anvil?

Mr. Lowe: Yes, it does.

Mr. Nielsen: And does it include also the cost of that plant at Faro?

Mr. Lowe: Yes, it does.

Mr. Nielsen: So Mr. Wright's figure would be in the ballpark if it were not for the additional cost of transmission line and the plant at Faro.

[*Interpretation*]

M. Lowe: En 1966, on a évalué le coût de Granite à environ $1,000 par kilowatt d'installé, mais afin de pouvoir confirmer ce chiffre, il faudrait accomplir un montant considérable de travail de génie afin de compléter cela, et maintenant on a l'impression que le coût pourrait dépasser $1,000 par kilowatt et peut-être même $1,200 par kilowatt.

M. Nielsen: Est-ce que vous allez faire cette étude comparative de Bear River relativement à Granite et l'intégrer avec ce que vous avez déjà accompli au Yukon?

M. Lowe: Oui, nous allons probablement mettre l'étude de Granite à date cet été.

M. Nielsen: Est-ce que vous allez faire un étude de Bear cet été?

M. Lowe: Oui.

M. Nielsen: Y a-t-il une raison pour laquelle les membres ne devraient pas recevoir une copie de cette étude une fois qu'elle sera complétée?

M. Lowe: Il n'y a aucune raison, monsieur le président.

M. Nielsen: Bien. J'ai lu les témoignages de M. Lowe à la séance du Comité du 22 avril. Je n'étais pas présent à cette séance parce que j'étais à la Chambre où l'on traitait du Bill C-187. Monsieur Lowe, à la page 12-8, du fascicule numéro 12, vous avez parlé, vers le bas de la page, du coût de réaménager le barrage du Lac Marsh. Cette déclaration a peut-être créé l'impression chez les membres que ce projet devait être réalisé en tant que quelque chose qui ne fut pas anticipé. Je ne sais pas si vous vous en rendez compte—je suis sûr que vous savez de quoi il s'agit—que le barrage du Lac Marsh fut éliminé par le gouvernement afin de donner un accès sans obstruction le long de la rivière qui taverse le système du Lac Marsh-Lac Tagish, et en effet la suggestion que le réaménagement est supplémentaire au coût est, et, je vous le suggère, le résultat d'une erreur du gouvernement en premier lieu lorsqu'il a éliminé le barrage.

M. Lowe: Je pense, monsieur le président, en toute justice à la décision du gouvernement de faire sauter un trou dans le barrage du Lac Marsh n'est pas la seule question; nous n'avons pas seulement rempli le trou mais nous avons aussi dû renforcer et remplacer certaines des vieilles parties en bois.

M. Nielsen: Est-ce que le chiffre de 20 millions de dollars—je ne peux pas trouver la page à l'instant—que vous avez indiqué comme étant le coût capital entier de l'usine de Whitehorse comprend le coût de la ligne de transmission de Whitehorse à Anvil?

M. Lowe: Oui, en effet.

M. Nielsen: Et est-ce que cela comprend aussi le coût de l'usine à Faro?

M. Lowe: Oui, en effet.

M. Nielsen: Donc le chiffre de M. Wright serait exact s'il ne s'agissait pas du coût supplémentaire de la ligne de transmission et de l'usine à Faro.

[*Texte*]

Mr. Lowe: I think Mr. Wright's figure was of the order of $16 million.

Mr. Nielsen: I do not think it was that high. I believe he said $12 million.

Mr. Lowe: Well, the diesel plant at Faro is worth roughly $1 million.

Mr. Nielsen: And the transmission line?

Mr. Lowe: The transmission line is worth $5 million.

Mr. Nielsen: So he is in the ballpark.

Mr. Lowe: I think, Mr. Chairman, we were talking about the contingency fund for the Whitehorse plant.

Mr. Nielsen: Yes. Well, I read the arguments on that and I think you both have a valid argument. What I wanted to do was to place in proper perspective his capital cost figure and yours, and I think that factor was overlooked—the fact that it did include the transmission line and the plant at Faro. I do not think he was thinking of that.

Mr. Lowe: Perhaps it did but the figures encompassing the Whitehorse plant do include the transmission line to Faro and the diesel plant at Faro.

• 2100

Mr. Nielsen: Is there any impediment that you can see, given capacity for the Whitehorse plant to supply the development at Adanac in the vicinity of Acland in northern British Columbia?

Mr. Lowe: I believe, Mr. Chairman, that at Adanac we are talking about a 15 to 20 megawatt demand, and this could not be supplied from the present plant at Whitehorse.

Mr. Nielsen: Is the Commission thinking of ways and means to accommodate their requirements?

Mr. Lowe: Yes. We are studying alternative sites, the Teslin being one of them.

Mr. Nielsen: Is there going to be a renewed study or an updated study on the Teslin this summer?

Mr. Lowe: Yes, there will be.

Mr. Nielsen: And the Adanac development is the reason for that?

Mr. Lowe: No, not necessarily. It is part of a continuing study to outline potential sites. I do not think Teslin was ever studied in any depth for a hydro site in itself. It was studied more on the basis of a diversionary scheme in the northwest power industry.

Mr. Nielsen: I have no further questions on Clause 1, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Orange.

[*Interprétation*]

M. Lowe: Je crois que le chiffre donné par M. Wright était de 16 millions de dollars.

M. Nielsen: Je ne crois pas que c'était aussi élevé que ça. Je crois qu'il s'agissait de 12 millions de dollars.

M. Lowe: L'usine diesel à Faro vaut environ 1 million de dollars.

M. Nielsen: Et la ligne de transmission?

M. Lowe: La ligne de transmission vaut 5 millions de dollars.

M. Nielsen: Donc son chiffre est à peu près exact.

M. Lowe: Monsieur le président, je pense que nous étions en train de parler du fonds d'urgence pour l'usine de Whitehorse.

M. Nielsen: Oui. J'ai lu les arguments à ce sujet, et je crois que vous avez tous les deux un argument valable. Ce que j'ai essayé de faire c'était de mettre en relief le chiffre ayant trait au coût d'immobilisations qu'il nous a donné ainsi que le vôtre, et je pense qu'on a oublié cet élément-là, c'est-à-dire qu'il comprenait la ligne de transmission et l'usine à Faro. Je ne pense pas qu'il a pensé à cela.

M. Lowe: C'est possible, mais les chiffres au sujet de l'usine de Whitehorse comprennent la ligne de transmission à Faro ainsi que l'usine diesel à Faro.

M. Nielsen: Prévoyez-vous un obstacle à ce que l'usine de Whitehorse peut subvenir à des demandes d'Adanac dans la région d'Acland situé dans la Colombie-Britannique?

M. Lowe: Je crois, monsieur le président, que Adanac, nous parlons d'une demande de 15 à 20 megawatts et que cette demande pourrait être formée par l'usine actuelle de Whitehorse.

M. Nielsen: La Commission pense-t-elle à des moyens, des mesures pour rencontrer leurs besoins?

M. Lowe: Nous avons le chox entre deux sites, dont celui de Teslin.

M. Nielsen: Y aura-t-il une nouvelle étude concernant Teslin cet été?

M. Lowe: Oui, il y en aura une.

M. Nielsen: Et l'aménagement d'Adanac est la raison?

M. Lowe: Pas nécessairement. Il s'agit d'une partie de l'étude entreprise pour situer les sites possibles. Je ne crois pas que le site de Teslin a été étudié en profondeur pour l'établissement d'un site de l'Hydro. On l'a peut-être étudié concernant un plan de détournement pour l'industrie hydro-électrique du Nord-Ouest.

M. Nielsen: Je n'ai pas d'autres questions à poser concernant l'article 1, monsieur le président.

Le président: Monsieur Orange.

[*Text*]

Mr. Orange: Mr. Chairman, may I ask a couple of very brief questions. I would like to ask Mr. Lowe what the negotiations are at the moment, if you can say, between Northern Canada Power Commission and the Town of Hay River.

Mr. Lowe: Mr. Chairman, the Town of Hay River asked the Commission for a proposal for power supply to the town last year. We have just recently sent this proposal to the town and its consultant within the last two weeks.

Mr. Orange: I see. Are you aware of any other proposals that have been submitted to the town?

Mr. Lowe: No, not at that time. In conversation with their consultant two weeks ago, he said that Northland had not yet sent in their proposal.

Mr. Orange: There is a proposal or a plan on your part to build a transmission line from Pine Point to Hay River. In the event that you are not the successful bidder in terms of the town itself, would you go ahead with this power line?

Mr. Lowe: Not unless we could find a buyer for the power.

Mr. Orange: If Northland Utilities indicated that they were interested in purchasing power from you, you would still go ahead with the power line?

Mr. Lowe: We would certainly be interested in discussing the possibility of selling them energy at Hay River. Yes.

Mr. Orange: But if you are the successful bidder, you will go ahead with the power line.

Mr. Lowe: Yes. This year.

Mr. Nielsen: Consequent on that, Mr. Chairman, did the proposal that you submitted—is it confidential, incidentally?

Mr. Lowe: At this point, yes, it would be confidential, Mr. Chairman.

Mr. Nielsen: That is too bad. I will ask the question anyway because it is pertinent and perhaps you can be a judge as to whether or not it would prejudice your negotiations. Did your proposal include any element of purchase or expropriation of the Northland facility at Hay River?

Mr. Lowe: Yes. The proposal naturally takes into account that there is an existing system there which would have to be purhased under the terms of the franchise. The town has the right to purchase the system.

• 2105

Mr. Nielsen: Yes, but that expires in September, does it not?

Mr. Lowe: In July.

Mr. Nielsen: In July?

[*Interpretation*]

M. Orange: Monsieur le président, permettez-moi de poser une couple de questions assez brèves. J'aimerais que M. Lowe nous dise à quel point en sont actuellement les négociations entre la Commission de l'énergie du Nord du Canada et de la ville de Hay River.

M. Lowe: Monsieur le président, la ville de Hay River a présenté une demande d'énergie pour la ville l'année prochaine. Nous avons dû récemment envoyer cette demande à la ville et à son conseiller au cours des dernières semaines.

M. Orange: Je vois. Êtes-vous au courant d'autres propositions qui ont été soumises à la ville?

M. Lowe: Pas au moment présent. D'une conversation avec le conseiller il y a deux semaines, il m'a dit que la compagnie Northern n'avait pas encore envoyé sa soumission.

M. Orange: Vous vous proposez de construire une ligne de transmission qui ira de Pine Point à Hay River. Supposons que vous ne soyez pas le pourvoyeur de la ville, donnerez suite à ce projet?

M. Lowe: Certainement pas à moins que nous trouvions un acheteur pour l'énergie.

M. Orange: Si la Société Northland précisait qu'elle était intéressée à vous acheter de l'énergie, est-ce que vous construiriez cette ligne de transmission?

M. Lowe: Nous serions certainement intéressés à discuter de la possibilité de leur vendre de l'énergie à Hay River.

M. Orange: Mais si vous êtes les heureux pourvoyeurs, vous construirez donc la ligne.

M. Lowe: Oui, cette année.

M. Nielsen: Monsieur le président, est-ce que la proposition que vous avez soumise est confidentielle?

M. Lowe: A ce moment-ci.

M. Nielsen: Je pose la question quand même car elle est pertinente et peut-être jugerez-vous si elle peut causer ou non un préjudice aux négociations. Est-ce que votre proposition incluait une clause d'achat d'expropriation de l'usine de la Northland à Hay River?

M. Lowe: Oui. Notre proposition tient compte naturellement qu'il y a un système existant qui devra être acheté en terme de franchise. La ville a le droit d'acheter le système.

M. Nielsen: Oui mais cela expire en septembre, n'est-ce pas?

M. Lowe: En juillet.

M. Nielsen: En juillet?

[*Texte*]

Mr. Orange: Mr. Chairman, may I ask who are the members of the Board of Directors of the Northern Canada Power Commission? Is Mr. Hunt a member?

Mr. Lowe: No.

Mr. Orange: My question, basically, is whether, as a result of your proposal, the people of Hay River will receive cheaper power.

Mr. Lowe: Yes, Mr. Chairman, our proposal does outline lower rates than now exist at Hay River in both classes.

The Chairman: Have you finished these questions?

Mr. Orange: I just have one more question that I would like to ask. Would Mr. Lowe now be in the position of indicating what the plans of the Northern Canada Power Commission are for taking over power plants in the Eastern Arctic?

I have read in some recent press releases where they have worked out arrangements with the Territorial Government to turn over some power plants but these were somewhat ambiguous. Is there a schedule of NCPC taking on all of the power plants in the communities in the eastern, central and Keewatin areas of the Arctic and other areas of the Territories where the Territorial Government now operates these, and, if so, is this schedule a public affair?

Mr. Lowe: There is a schedule, yes, Mr. Chairman. It cannot be exactly definite as to years in some areas because mainly the NCPC take-over of these plants is dependent to a great degree on having a fairly large base plant in order to sustain expertise for three or four or more of these smaller plants. The question of the power plant at Resolute, indeed the location of the town and the airstrip, is somewhat in question now, so that the plants which would be associated with Resolute are vague as to date at this time; but I believe the policy is that the Commission will ultimately take over all the small diesel plants in the Northwest Territories.

Mr. Orange: Fine.

Mr. A. D. Hunt (Assistant Deputy Minister, Northern Development, Department of Indian Affairs and Northern Development: May I attempt to set out the policy of the Commission, and that is that it is intended that the Commission should take over the generation and, where appropriate, the distribution of all the plants at the moment being operated by the Territorial Government, the phasing of this depending, as Mr. Lowe has said, to some extent on the ability to transfer the operation into the NCPC management without adding cost and, in some cases, because of the resident engineer or attendants, or for some other reason, it is cheaper for the Territorial Government to operate than for the NCPC. But even here this can eventually be achieved by some sort of contract arrangement; so the policy is definitely to take over these plants as soon as possible.

[*Interprétation*]

M. Orange: Monsieur le président, pourrais-je demander qui sont les membres du conseil d'administration de la Commission hydro-électrique du Canada du Nord? Est-ce que M. Hunt en est?

M. Lowe: Non.

M. Orange: Ma question est est-ce que, à la suite de vos propositions, les gens de Hay River recevront de l'électricité à meilleur marché?

M. Lowe: Oui, monsieur le président, notre proposition prévoit des taux plus bas que ceux qui existent maintenant à Hay River dans les deux classes.

Le président: Avez-vous terminé vos questions?

M. Orange: J'ai encore simplement une question que je voudrais poser. Est-ce que M. Lowe est maintenant en état d'indiquer quels sont les plans de la Commission hydro-électrique du Nord du Canada pour prendre en mains les usines hydro-électriques dans l'Arctique de l'Est?

J'ai lu dans de récents communiqués de presse que l'on élaborait des arrangements avec le gouvernement territorial afin de prendre en mains certaines usines hydro-électriques mais ils sont quelque peu ambigus. Y a-t-il de prévisions de la Commission hydro-électrique du Canada du Nord en ce qui concerne la prise en mains des usines hydro-électriques dans les collectivités de l'Est, et du centre de la région de Keewatin de l'Arctique et d'autres régions des Territoirres où le gouvernement territorial administre ces usines et si c'est le cas, est-ce que ces prévisions sont d'ordre public?

M. Lowe: Oui, monsieur le président. Cela ne peut être désigné avec exactitude en ce qui concerne les années dans certaines régions à cause de la prise en main de ces usines par la Commission hydro-électrique du Nord du Canada et que cela dépend pour beaucoup de l'existence d'une base suffisamment large pour effectuer des expertises de trois ou quatre ou de plus des usines plus petites. La question de l'usine hydro-électrique de Resolute, de la situation de la ville et des environs est en question maintenant et ainsi les usines qui s'associeraient avec Resolute sont vagues encore maintenant; mais je crois que la politique est que la Commission va en fin de compte diriger les petites usines de diesel des Territoires du Nord-Ouest.

M. Orange: Bien.

M. A. D. Hunt (sous-ministre adjoint, Développement du Nord, ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien): Puis-je essayer de définir la politique de la Commission qui est que la Commission a l'intention de prendre en main les générateurs et là où la distribution adéquate de toutes les usines en ce moment dirigées par le gouvernement territorial, le creusage en dépend, comme M. Lowe l'a dit, dans une certaine mesure de la possibilité de transférer la direction sous le couvert de la Commission hydro-électrique du Nord du Canada sans que cela coûte plus cher, dans certains cas, à cause des ingénieurs ou des travailleurs résidants ou pour certaines autres raisons, il est moins cher que ce soit le gouvernement territorial qui dirige plutôt que la Commission. Mais même si éventuellement cela peut être arrangé par quelque contrat, alors la politique sera définitivement celle de prendre en main ces usines le plus tôt possible.

[*Text*]

Mr. Nielsen: If that be so—if Mr. Orange will permit me to interject—why this shift in policy? Where the NCPC would not take over Northern Affairs plants in the past, now all of a sudden it has become good policy.

Mr. Hunt: Mr. Chairman, all I can say is that this might be due perhaps to progressive management. I do not know.

Mr. Nielsen: You mean now that the Territorial Government has shifted it on to the shoulders of someone else?

Mr. Hunt: I think also, Mr. Chairman, that it is to reflect the desire which has finally been worked out—the sensibility of the idea—that it would be better to have one government authority dealing with electricity to the extent possible.

Mr. Nielsen: That was the purpose of the act initially.

Mr. Hunt: Yes.

Mr. Orange: Maybe Mr. Hunt was right—more aggressive management.

The Chairman: I would like a supplementary to Mr. Orange's question on the Hay River situation. If you are unsuccessful, Mr. Lowe, in your tender to supply power in Hay River, would you oppose your competitor importing electricity from Alberta—installing its own hydro lines?

• 2110

Mr. Lowe: That is a rather difficult question to answer, Mr. Chairman. I think all things being equal, we would not be opposed to it, but if the commission had surplus energy or if there was surplus energy at or near Hay River, I think then we would in principle be opposed to it.

Mr. Hunt: Could I answer that a different way, Mr. Chairman?

I think initially it is up to the Town of Hay River to make its judgment on the basis of the proposals received of what would be in the best interests of the citizens. Should they decide in favour of the private utility rather than the public utility, then should the public utility seek to bring in power and we have surplus power in the commission, we will do our best to offer them an attractive enough deal that they will take our power. However, if they can bring it in cheaper, then presumably that would be in the interests of the Hay River citizens and I do not think we would oppose it as such; it would simply be on a business basis.

An hon. Member: Thank you, Mr. Hunt.

The Chairman: Are there any further questions?

Mr. Nielsen: I have no questions but I want to make an observation concerning testimony to be found in Issue No. 12 of the Committee's *Proceedings* on pages 11 and

[*Interpretation*]

M. Nielsen: Si ce sera le cas alors si M. Orange me permet une objection, pourquoi ce changement de politique? Pourquoi est-ce que la CHECN n'a pas pris en mains les usines des affaires du Nord dans le passé, et soudain cela devient une bonne politique.

M. Hunt: Monsieur le président, tout ce que je puis dire est que cela peut être dû à la gestion progressive. Je ne sais pas.

M. Nielsen: Vous dites maintenant que le gouvernement territorial a modifié cela et le donne à diriger à quelqu'un d'autre?

M. Hunt: Je pense aussi, monsieur le président, que cela reflète le désir qui a été exprimé, la finesse de l'idée, qu'il serait meilleur d'avoir une autorité gouvernementale traitant de l'électricité le plus largement possible.

M. Nielsen: C'était le but de la loi initialement.

M. Hunt: Oui.

M. Orange: Peut-être que M. Hunt avait raison, une gestion plus agressive.

Le président: Je voudrais avoir un supplément à la question de M. Orange sur la situation de Hay River. Si vous échouez, monsieur Lowe, dans vos efforts de fournir de l'électricité à Hay River, est-ce que vous vous opposeriez à ce que vos concurrents qui importent de l'électricité de l'Alberta s'installent avec leurs propres usines?

M. Lowe: Il est difficile de répondre à cette question, monsieur le président. Je pense qu'à toutes choses égales, nous ne serions pas opposés à cela, mais si la commission disposait d'un excédent d'énergie ou s'il y avait un excédent d'énergie à Hay River ou dans les environs, je pense alors qu'en principe nous y serions opposés.

M. Hunt: Puis-je répondre à cela d'une façon différente?

Je pense qu'initialement c'est à la ville d'Hay River de décider en fonction des propositions reçues, ce qui serait dans l'intérêt des citoyens. S'ils se décidaient en faveur du service de ville privé plutôt que du service de ville public, alors si le service de ville public cherchait à apporter de l'énergie et nous avons un excédent d'énergie à la Commission, nous ferons de notre mieux pour leur faire une offre assez attrayante afin qu'ils prennent notre énergie. Toutefois, s'ils peuvent l'importer à meilleur compte et s'il est probable que cela serait dans l'intérêt des citoyens de Hay River et je ne pense pas que nous nous y opposerions, il s'agirait simplement de transactions.

Une voix: Merci, monsieur Hunt.

Le président: Y a-t-il d'autres questions?

M. Nielsen: Je n'ai pas de question à poser, mais je veux faire une remarque concernant le témoignage qui figure au fascicule numéro 12 des témoignages du Comité

[*Texte*]

12. At the foot of the page there is a reference to the people of the Yukon Territory. Mr. Chamberlist said:

> ...the people of the Yukon Territory have been taking a royal screwing from both the NCPC and from Yukon Electric.

I would not have used those words myself.

Mr. Deakon: But you repeated them.

An hon. Member: You do not believe in the monarchy, do you?

Mr. Nielsen: However, I want to assure the officials of NCPC that while we believe in the Yukon that there have been some shortcomings in their function there, particularly with regard to passing on the benefits of the generation of power at the Whitehorse plant to Whitehorse residents, by and large the personnel there and the commission have been doing an excellent technical job.

As far as the Yukon Electrical people are concerned, it is hardly in keeping with a "royal screwing" for that company to have supplied 15 to 17 communities in the Yukon while the organization which was set up to do that did nothing—with no reflection on the ability of NCPC.

I just wanted to make that observation before Clause 1(1) passed.

Mr. Borrie: Mr. Chairman, might I also ask a question which arises out of Mr. Nielsen's comment. Do the witnesses, one, either or both, feel that one power authority, either private or public, is the prospect of less use of the screwdriver in the Northwest Territories and the Yukon? Would one power authority, either private or public, benefit the consumer of electrical power in the Yukon or the Northwest Territories?

Mr. Hunt: The answer is yes.

Mr. Borrie: That is the answer I was hoping for, Mr. Chairman.

Mr. Hunt: It has been a long argument in many areas of Canada whether a private utility or a public utility can do the job best. I am not sure that I am in a position where I can state categorically one way or the other. I think that given the opportunity, the NCPC, if it were the sole supplier, could do an excellent job. I am convinced of that, naturally.

I think, on the basis of what it has done to date, it shows that it can be an efficient and well-operating organization. Given the opportunity, I think we could do a good job.

Mr. Borrie: When you say that you feel this "naturally", is this also backed up with projections of cost of generation transmission and utilization?

[*Interprétation*]

aux pages 11 et 12. Au bas de la page, il est fait mention des habitants du Territoire du Yukon. M. Chamberlist a dit:

> ...la Commission d'énergie du Nord canadien et Yukon Electric ont royalement serré la vis aux habitants du territoire du Yukon.

Je n'aurais pas moi-même employé ces mots.

M. Deakon: Mais vous les répétez.

Une voix: Vous ne croyez pas à la monarchie n'est-ce pas?

M. Nielsen: Toutefois, je tiens à assurer les représentants de la Commission d'énergie du Nord canadien, bien que dans le Yukon nous pensons qu'il y a certaines lacunes dans les fonctions qu'ils ont exercé dans les territoires, particulièrement en ce qui concerne le fait de faire les résidents de Whitehorse profiter de l'énergie produite à l'usine de Whitehorse, en général le personnel qui se trouve là-bas et la Commission ont accompli un excellent travail technique.

Or ce qui concerne les gens de la *Yukon Electric,* on ne peut pas dire que le fait que cette entreprise ait fournit l'énergie à 15 ou à 17 collectivités du Yukon consiste à leur avoir serré la vis, tandis que l'organisation qui avait été institué à cette fin n'a rien fait. J'ai dit cela sans dénigrer l'habileté de la Commission d'énergie du Nord canadien.

Je voulais simplement faire cette remarque avant que l'article 1 paragraphe 1 soit adopté.

M. Borrie: Monsieur le président, puis-je également poser une question qui découle du commentaire de M. Nielsen. Les témoins, l'un d'entre eux ou tous les deux, ont-ils le sentiment qu'une autorité de fourniture d'énergie, soit privée ou publique, ait la perspective d'un meilleur approvisionnement en énergie que les Territoires du Nord-Ouest et du Yukon? Une autorité de fourniture d'énergie privée ou publique produirait-elle de façon satisfaisante, l'énergie électrique aux consommateurs résidant dans le Yukon ou les Territoires du Nord-Ouest?

M. Hunt: Je dirai oui.

M. Borrie: C'est la réponse que j'espérais obtenir, monsieur le président.

M. Hunt: Dans plusieurs régions du Canada, le fait de savoir si le service privé de ville ou public peut donner les meilleurs résultats a fait l'objet de longues discussions. Je ne suis pas certain de pouvoir me prononcer de façon catégorique dans un sens ou dans un autre. Je pense que si on leur donnait l'occasion, si la Commission d'énergie du Nord canadien était le seul fournisseur, elle pourrait faire un excellent travail. Bien entendu, j'en suis convaincu.

Je pense que vu ce qu'elle a accompli jusqu'à cette date, cela indique qu'elle peut s'avérer être un organisme efficace et fonctionnant bien. Si on nous en donne l'occasion je pense que nous pouvons faire un excellent travail.

M. Borrie: Lorsque vous dites que bien entendu vous avez ce sentiment, cela est-il également approuvé par des états de frais de transmission de l'énergie produite et de son utilisation?

[*Text*]

Mr. Hunt: Yes. I am not sure, Mr. Borrie, whether you were here at the opening session on this bill, but we did give some comparisons of the ability which we had shown to reduce rates to improve charges and so on. It is really based on the commission's performance over the past 10 to 15 years.

Mr. Borrie: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Do you have a question, Mr. Deakon?

Mr. Deakon: Yes. The question that was really asked was whether one company, whether it be private or public, would be cheaper to the consumer than two or three companies. That is the question that Mr. Borrie asked. You were talking about NCPC.

• 2115

Mr. Hunt: I see.

Mr. Deakon: What is the answer?

Mr. Hunt: I think one company, whether it be private or public, generating and distributing power would probably be more effective than two.

Mr. Deakon: Cheaper to the consumer?

Mr. Hunt: Yes.

Mr. Orange: Mr. Chairman...

The Chairman: Mr. Orange.

Mr. Orange: I would like to ask Mr. Hunt if it would not be in the interests of the consumer in the North to have a study undertaken to determine who is the best and cheapest supplier of power. I think really what is concerning people in the North is getting the cheapest power. By and large they are paying three, four and five times the rates they pay in southern Canada, and the question here really is what steps has the administration taken to bring forward some form of study which will determine who is the best and cheapest supplier of power? To me it is so elementary.

Mr. Hunt: Mr. Chairman, with respect, I am not quite sure if it is that simple. It is quite a complex question, when you really get into it, as to which might be the more efficient.

Mr. Orange: I could not argue it more with you, but who has taken any steps to determine if there is a solution, if there is an answer? Perhaps we are all wrong and there is a combination of factors.

Mr. Nielsen: Is not the difficulty, Mr. Hunt, through you, Mr. Chairman, the fact that in some areas the two functions overlap and it is difficult to assess the ability of a distributor such as in the Whitehorse area when it is not doing the generation, just as it is difficult to assess the ability of the generator when it is not doing the distributing.

[*Interpretation*]

M. Hunt: Oui. Je ne suis pas sûr, monsieur Borrie, si vous avez à la séance d'ouverture des débats relatifs à ce bill, mais nous avons donné des comparaisons de l'habileté que nous avons déployée pour réduire les tarifs, améliorer les frais et des choses de ce genre. Cela est réellement basé sur les réalisations de la Commission au cours des dix ou quinze dernières années.

M. Borrie: Merci, monsieur le président.

Le président: Avez-vous une question à poser, monsieur Deakon?

M. Deakon: Oui. La question qui fut vraiment posée est à savoir si une compagnie, qu'elle soit privée ou publique, coûterait moins cher au consommateur que deux ou trois compagnies. Voilà la question que M. Borrie a posée. Vous parliez de la NCPC.

M. Hunt: Je comprends.

M. Deakon: Quelle est la réponse?

M. Hunt: Je pense qu'une seule compagnie, qu'elle soit privée ou publique, qui produit et distribue de l'électricité serait probablement plus efficace que deux compagnies.

M. Deakon: Est-ce que cela coûterait moins cher au consommateur?

M. Hunt: Oui.

M. Orange: Monsieur le président...

Le président: Monsieur Orange.

M. Orange: Je voudrais demander à M. Hunt s'il ne serait pas dans l'intérêt des consommateurs du Nord d'entreprendre une étude afin de déterminer quelle est la compagnie qui fournit de l'électricité, qui est la meilleure et la moins cher. Je pense que les gens du Nord se préoccupent principalement de pouvoir obtenir de l'électricité au prix le plus bas. En général, ils paient trois, quatre et cinq fois autant pour leur électricité que dans la partie sud du Canada, et la question ici est vraiment à savoir quelles mesures l'administration a prises afin d'élaborer une étude qui déterminera quel fournisseur d'électricité est le meilleur et le moins cher? Selon moi, il s'agit d'une question élémentaire.

M. Hunt: Monsieur le président, avec tout le respect que je vous dois, je tiens à signaler que la question n'est peut-être pas aussi simple que cela. Quand on examine quelle compagnie est la plus efficace, on se rend compte qu'il s'agit d'une question très compliquée.

M. Orange: Je n'en discuterai pas plus avec vous, mais qui a pris les mesures afin de déterminer s'il y a une solution, s'il y a une réponse. Nous avons peut-être tous tort et il existe une combinaison de facteurs.

M. Nielsen: Monsieur Hunt, la difficulté ne réside-t-elle pas dans le fait que dans certaines régions les deux fonctions font double emploi et il est difficile d'évaluer la capacité d'un distributeur comme dans la région de Whitehorse lorsqu'il ne produit pas l'électricité, tout comme il est difficile d'évaluer la capacité du générateur lorsqu'il ne s'occupe pas de la distribution.

[*Texte*]

Mr. Hunt: Yes, Mr. Chairman, I think that is one of the difficulties in the assessment. Another one that I think one often advances, and I would advance as a factor in favour, say, of public power generation distribution, is the fact that there is no profit element. Secondly, that capital funds generally are available at lower interest rates, but the private power advocate will offset that to some extent by saying that they manage to distribute or even generate power more efficiently. What I am really getting at is that I do not think there is absolute proof.

Mr. Orange: But at the moment it is all a question of opinion. My point here basically, not having any axe to grind for either public or private power except, as I say, that I want to see the best and cheapest power, is that I think we have failed to undertake a study which would come up with some definitive answers. You advanced three arguments, two pro and one con. Private enterprise works for a profit but it also works with efficiency, and it might be hard to argue that government necessarily works with efficiency. I am not suggesting this as a reflection on the Northern Canada Power Commission at all, but this is an argument that we have not really taken a hard look at this, and I believe that the administration has a responsibility to take this look. We can amend this bill but we are still facing that very basic principle. How do we lower costs in the North and how do we resolve whether or not we should have Northern Canada Power Commission or the private sector involved in the production of power in both northern territories?

Mr. Hunt: Mr. Chairman, if I might just make one comment on that. I would certainly agree with Mr. Orange that this bill does not address itself to that particular question of public or private power generation distribution. The intent here, of course, is to improve the operating capabilities and efficiency of the NCPC as it exists under the present circumstances. All I could do, and I certainly would undertake to do this, and I am sure the Minister will look at the proceedings anyhow, is to reflect these views to the Minister and determine whether he feels this would be the appropriate time to look at this particular question.

Mr. Orange: Mr. Chairman, I just say amen to what Mr. Hunt has said, Mr. Hunt being the Senior Northern Economic Adviser to the Minister. I think this is an area which must be given very serious consideration. We have heard the evidence of the private utility company in the Yukon and basically what they are saying, as I read it, is that it tells where the hell we stand. That is all they are really asking. Are we in the ball game or are we not? I suspect, being the size of corporation that they are, that they would be quite happy to pick up their marbles in the Yukon and go home if they were not wanted.

Mr. Nielsen: They do not want to do it by attrition, though?

Mr. Orange: No. I think this is a pretty basic issue.

[*Interprétation*]

M. Hunt: Oui, monsieur le président, je crois qu'il s'agit là d'une des difficultés au niveau de l'évaluation. Un autre facteur qu'on propose souvent et que moi-même je proposerais en faveur de, disons, la distribution publique de la production d'énergie électrique, et le fait qu'il n'y a pas d'élément de profit. Deuxièmement, on peut généralement obtenir des fonds d'immobilisation à des taux d'intérêt plus bas, mais les gens qui préconisent les sociétés d'électricité privées vont contrebalancer cela jusqu'à un certain point en disant qu'ils distribuent ou produisent l'électricité plus efficacement. Ce que je veux vraiment dire, c'est qu'il n'y a pas de preuve absolue.

M. Orange: Mais à présent, c'est purement une question d'opinion. Fondamentalement, mon point de vue, puisque je n'en veux pas ni aux compagnies d'électricité publiques ou privées, et que je veux que ce soit la compagnie d'électricité qui est la meilleure et qui produit au plus bas prix. Je crois que nous avons échoué à notre entreprise d'une étude qui pourrait nous apporter d'autres réponses. Vous avez mis de l'avant trois arguments en faveur et un contre. L'entreprise privée travaille pour un profit, elle travaille aussi avec efficacité et il est difficile de prédire que le gouvernement travaille nécessairement avec efficacité. Je ne dis pas cela en parlant de la Commission d'énergie du Nord canadien, mais il s'agit d'un argument auquel nous n'avons pas attaché assez d'importance, et je crois que l'administration a la responsabilité de le regarder. Nous pouvons amender le projet de loi mais nous faisons encore face à ce principe de base. Comment diminuons-nous les coûts dans le Nord et comment nous resolvons-nous qu'il s'agisse de la Commission d'énergie du Nord canadien ou de l'industrie privée qui sont en cause dans la production d'énergie dans les Territoires du Nord-Ouest?

M. Hunt: Je suis d'accord avec M. Orange que ce projet de loi ne se préoccupe pas en particulier de la distribution de l'énergie par le gouvernement ou l'industrie privée. Ce projet de loi peut améliorer les facilités d'opération et l'efficacité du NCPC comme il existe dans les circonstances présentes. Tout ce que je pourrais faire, et j'entreprendrai certainement de le faire, et je suis sûr que le Ministre verrait au procédé, c'est de présenter ces vues au Ministre pour déterminer s'il croit que ce serait le temps approprié pour s'occuper de ces questions.

M. Orange: Monsieur le président, j'approuve ce que M. Hunt a dit, et n'oublions pas que M. Hunt est le conseiller du ministère concernant les Affaires économiques du Nord. Je crois comprendre qu'on doit attacher beaucoup d'importance à ce domaine. Nous avons entendu les témoignages de l'entreprise privée dans le Yukon, ils nous disent bien qu'ils ont de la difficulté. Tout ce que nous demandons actuellement, pouvons-nous aller de l'avant ou ne pouvons-nous pas? Je connais à peu près l'importance de la compagnie et je sais qu'ils seraient heureux de quitter le Yukon s'ils ne sont pas désirés.

M. Nielsen: Ils ne veulent pas le faire par l'usure?

M. Orange: Non. Je crois qu'il s'agit d'un simple résultat.

[*Text*]

The Chairman: Mr. Deakon.

• 2120

Mr. Deakon: I have just one last comment, through you to Mr. Hunt, Mr. Chairman. Is it not true, sir, that through competition, proper competition, true and faithful competition you would instill efficiency in either the public or private sector, thereby creating benefits to the consumer? You are going to try to decrease cost by competition, so if we try to improve our services, the private sector will try to improve their services and eventually, in the long run, the consumer will benefit.

Mr. Hunt: Mr. Chairman, this might be one reason. I am sure it has been in the minds of the government, or at least of Mr. Chrétien and ourselves, why perhaps this bill has not been addressed to the question raised by Mr. Orange, that you do have a situation at least in the Yukon where there is some competition, and there might be hesitation here to sort of upset that situation, at the moment anyhow.

Mr. Nielsen: The only reason there is competition is that the communities that are now being served by Yukon Electric were not being served and NCPC was not serving them.

Mr. Hunt: Yes, I recognize that.

The Chairman: A further question, Mr. Neilsen?

Mr. Nielsen: Would your remarks, Mr. Hunt, through you, Mr. Chairman, be the same with respect to your answer to my first question, where you will recall you extolled the virtues of NCPC with respect to an efficient private supplier?

Mr. Hunt: Oh, yes. I think so. It is demonstrated in Alberta, for example, that private suppliers do a very good job.

Mr. Nielsen: We have done our studies. Thank you. I have no further questions.

The Chairman: Gentlemen, before we proceed to clause-by-clause consideration, could I have a motion that the following be attached as appendices to this day's *Minutes of Proceedings and Evidence*? (a) a brief of the Whitehorse Chamber of Commerce; (b) a Telex from Barbara and Archie Currie, Tagish, Yukon Territory; (c) a brief from Hamlet of Pine Point, Northwest Territories.

Mr. Borrie: I so move.

Motion agreed to.

The Chairman: Shall Clause 1 carry?

On Clause 1(2).

Mr. Nielsen: I have a question on Subclause (2). Subsection (7) of the existing act sets out that where the membership consists of two or three members, two members constitute a quorum. In the explanatory notes it stipulates:

> In the absence of any special quorum provision in the Act,...

[*Interpretation*]

Le président: Monsieur Deakon.

M. Deakon: J'ai un dernier commentaire à faire par votre truchement à M. Hunt. N'est-il pas vrai que par une saine concurrence une vraie et fidèle concurrence vous inculqueriez l'efficacité au secteur privé ou au secteur public créant ainsi des avantages pour le consommateur? Vous allez tenter de faire baisser les prix par la concurrence de sorte que si nous essayons d'améliorer nos services le secteur privé essayera aussi d'améliorer ses services et éventuellement à la fin du compte le consommateur en bénéficiera.

M. Hunt: Monsieur le président, cela pourrait être une raison. Je suis certain que c'est ce que le gouvernement avait à l'esprit ou du moins M. Chrétien et nous-mêmes, c'est peut-être la raison pour laquelle ce bill n'a pas été adressé à la question soulevée par M. Orange à savoir que vous avez au Yukon une situation où il y a de la concurrence on hésite peut-être à changer cette situation pour le moment.

M. Nielsen: La seule raison qu'il y ait concurrence c'est que les collectivités qui sont maintenant desservies par *Yukon Electric* n'étaient pas desservies et la Commission d'énergie du nord canadien ne les desservait pas.

M. Hunt: Oui, je le reconnais.

Le président: Une autre question, monsieur Nielsen?

M. Nielsen: Est-ce que vos remarques, monsieur Hunt, seraient les mêmes en ce qui concerne votre réponse à ma première question où vous disiez que la Commission d'énergie du nord canadien était un fournisseur privé très efficace?

M. Hunt: Oh oui. Je le crois. Il a été démontré en Alberta que les fournisseurs privés faisaient de l'excellent travail.

M. Nielsen: Nous avons effectué nos études. Merci. Je n'ai plus de questions.

Le président: Messieurs, avant de procéder à l'examen article par article, pourrais-je avoir une motion à l'effet que les documents suivants soient annexés aux procès-verbaux et témoignages d'aujourd'hui? a) un mémoire de la Chambre de commerce de Whitehorse; b) un télex Barbara et Archie Currie, Tagish, Territoire du Yukon; c) un mémoire du village de Pine Point, Territoires du Nord-Ouest.

M. Borrie: Je propose.

Motion adoptée.

Le président: L'article 1 est-il adopté?

Article 1 (2).

M. Nielsen: J'aurais une question au sous-alinéa 2. Le sous-article 7 de la loi actuelle stipule que lorsqu'il y a deux ou trois membres, deux membres constituent un quorum. Dans les notes explicatives il est stipulé:

> En l'absence de quorum spécial les dispositions de la loi...

[*Texte*]

that is the NCPC Act,

the ordinary rules set out in the Interpretation Act would apply.

I am afraid I do not recall what the rule is in the Interpretation Act. Here we have a commission of five. Am I corrct in assuming that a quorum under the Interpretation Act is three?

Mr. Hunt: Yes. A simple majority, Mr. Chairman.

Mr. Nielsen: Then I have no objection to Subclause (2).

Clause 1 agreed to.

Clause 2 agreed to on division.

On clause 3—*Conduct of financial affairs*

• 2125

The Chairman: On Clause 3, gentlemen, a point was raised by the Whitehorse Chamber of Commerce relating to the absence of any firm indication in this bill of the government's intention to create rate zones. There is a possible amendment which I have indicated would be acceptable. However, I am told by the Clerk that this amendment may not be in order. Could we stand Clause 3 until tomorrow?

Mr. Nielsen: Where is this amendment from?

The Chairman: The amendment was drafted by the Chairman but it would be submitted by a member of the Committee. I want to have it checked by the law officers before submitting it or having a member of the Committee submit it. There is not much point in discussing it.

Mr. Nielsen: If you are going to stand the clause fine.

The Chairman: We are going to stand it.

Mr. Nielsen: This has to do with the separate zones, does it, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes.

Clause 3 allowed to stand.

Clause 4 agreed to.

On Clause 5.

Mr. Rock: Hold it, Mr. Chairman. Before you approve Clause 5. I would like to know how your commission is financially structured, and that is in respect to shares. Does the federal government own all the shares?

Mr. Stafford: It is only a Crown corporation.

Mr. Rock: Oh, it is a commission.

Mr. Hunt: It is a crown agency corporation.

Mr. Rock: A Crown agency and there are no shares involved.

Mr. Hunt: No.

Mr. Rock: I would like to bring in an amendment to Clause 5. I do not like the idea where here you have, it is

[*Interprétation*]

Il s'agit de la Loi sur la Commission d'énergie du Nord canadien,

Les règlements ordinaires stipulés dans la Loi de l'interprétation s'appliquent.

Je ne me souviens pas du règlement dans la Loi sur l'interprétation. Ici nous avons une Commission de cinq membres. Dois-je comprendre qu'en vertu de la Loi sur l'interprétation le quorum doit être de trois membres?

M. Hunt: Oui. Une simple majorité, monsieur le président.

M. Nielsen: Alors je n'ai pas d'objection au sous-alinéa 2.

L'article 1 est adopté.

L'article 2 adopté sur division.

L'article 3—*Conduite des affaires financières.*

Le président: Messieurs, à propos de l'article 3, une question a été soulevée par la Chambre de commerce de Whitehorse à propos de l'absence de toute indication précise dans ce bill sur la façon du gouvernement de créer des zones tarifaires. Il y a un amendement possible que j'ai déclaré comme acceptable. Néanmoins, le greffier me dit que cet amendement n'est pas recevable. Pouvons-nous réserver l'article 3 jusqu'à demain?

M. Nielsen: D'où provient cet amendement?

Le président: L'amendement a été rédigé par le président, mais il serait proposé par un membre du Comité. Je veux qu'il soit vérifié par les juristes avant de le proposer ou avant qu'un membre du Comité ne le propose.

M. Nielsen: Si vous allez réserver l'article, d'accord.

Le président: Nous allons le réserver.

M. Nielsen: Il a trait aux zones séparées, n'est-ce pas, monsieur le président?

Le président: Oui.

L'article 3 est réservé.

L'article 4 est adopté.

A propos de l'article 5.

M. Rock: Attendez, monsieur le président. Avant d'approuver l'article 5, je voudrais savoir comment votre Commission est structurée financièrement, en ce qui concerne les actions. Est-ce que le gouvernement fédéral détient toutes les actions?

M. Stafford: Il s'agit simplement d'une société de la Couronne.

M. Rock: Oh, c'est une Commission.

M. Hunt: C'est une société agence de la Couronne.

M. Rock: Une agence de la Couronne et il n'y a pas d'actions.

M. Hunt: Non.

M. Rock: Je voudrais proposer un amendement à l'article 5. Je n'aime pas cette idée, il s'agit plus ou moins

[*Text*]

more or less a business where you are selling electricity. You are also building plants...

Mr. Nielsen: Mr. Chairman, on a point of order.

Mr. Rock: Just a minute. I have the floor, Mr. Chairman.

Mr. Nielsen: On a point of order, am I correct in assuming that the same rules as to language and decorum exist in committee as they exist in the House.

A Voice: I never heard anything.

Mr. Nielsen: I thought I heard something.

A Voice: I am deaf to his language.

The Chairman: Order please. Mr. Rock.

Mr. Rock: It reads as follows right now, Mr. Chairman.

> "14. (1) The Minister of Finance shall authorize the payment to the Commission out of the Consolidated Revenue Fund of the sum of two hundred and fifty thousand dollars . .

Does this have to be paid back or is this a gift?

Mr. Hunt: No, Mr. Chairman, it has to be paid back only if it is capitalized. What I mean by that is it is for investigating where the possibility of developing a new plant. If the money went into investigating the new plant, results in the new plant being built, then that $250,000 becomes part of the capital investment in the plant and does have to be amortized. The $250,000 is replenished.

If the investigation is shall we say non-productive and no plant is built, then it does not have to be paid back in any way and the $250,000 is still replenished the next year up to the full amount. It is a gift unless it leads to the development of plant.

Mr. Rock: This in only once you get this $250,000. The way you said it now it is as if every year you get $250,000. Can you correct me on that? And then what you answered me I assume that you are able to spend some of these funds every year, $250 for development.

Two hundred and fifty thousand dollars, that is what it is.

The Chairman: Yes.

Mr. Stafford: It does not say every year.

Mr. Rock: No, but the witness said it. That is the way the witness said it.

Mr. Hunt: At the moment it is a $50,000 fund, and I am not sure I think it has only been used about once in this way, and it has been replenished. What happens is that if this amendment goes through, this money is put in by authorization once and then it is replenished by authoritzation of the financial acts each year.

• 2130

Mr. Orange: Is the purpose of this particular amendment not to permit the Commission to go ahead with

[*Interpretation*]

d'une affaire où vous vendez l'électricité. Vous construisez également des usines...

M. Nielsen: Monsieur le président, j'en appelle au Règlement.

M. Rock: Juste une minute. J'ai la parole, monsieur le président.

M. Nielsen: Pour un appel au Règlement, ai-je raison en disant que le même règlement relatif au langage et au décorum existe en comité comme ils existent à la Chambre.

Une voix: Je n'ai rien entendu.

M. Nielsen: J'ai cru entendre quelque chose.

Une voix: Je ne comprends pas son langage.

Le président: A l'ordre s'il vous plaît, monsieur Rock.

M. Rock: Monsieur le président, il s'énonce comme suit:

> «14. (1) Le ministre des Finances doit autoriser le paiement à la Commission par prélèvement sur le Fonds du revenu consolidé de la somme de $25,000...

Est-ce que ceci doit être remboursé ou bien est-ce un cadeau?

M. Hunt: Non, monsieur le président, ce doit être remboursé uniquement si c'est capitalisé. Je veux dire par là que c'est destiné à mener des enquêtes pour déterminer la possibilité d'installer une nouvelle usine. Si l'argent sert à faire une enquête sur la nouvelle usine, aboutit à la construction de la nouvelle usine, alors ces $250,000 deviennent partie d'un investissement capital dans l'usine et doivent être amortis.

Si l'enquête est, disons, non productive et si aucune usine n'est construite, cette somme ne doit pas être remboursée en aucune façon et les $250,000 sont entièrement disponibles l'année suivante. C'est un cadeau, sauf s'il mène à la construction d'une nouvelle usine.

M. Rock: Vous ne l'obtenez qu'une seule fois ces $250,000? La façon dont vous le dites actuellement laisse à supposer que l'on obtient les $250,000 chaque année. Pouvez-vous me corriger sur ce sujet? $250,000, c'est ce que c'est.

Le président: Oui.

M. Stafford: Cela ne signifie pas chaque année.

M. Rock: Non, mais c'est ce qu'a dit le témoin. C'est ainsi qu'il l'a dit.

M. Hunt: A l'heure actuelle il s'agit d'un fonds de $50,000, et je ne suis pas sûr, je pense qu'il n'a été utilisé qu'une seule fois de cette façon, et il a été renouvelé. Ce qui se passe est que si cette modification est adoptée, cet argent est dépensé une fois par autorisation puis il est fourni chaque année par autorisation des lois financières.

M. Orange: L'objectif de cette modification particulière n'est-il pas d'empêcher la Commission d'entreprendre des

[*Texte*]

major studies which they are not capable of doing now? Is this not the purpose?

Mr. Hunt: That is correct, Mr. Chairman. It is to provide funds for the Commission to, shall we say, undertake, if you like, one of the objectives of the Commission, which is to investigate all potential sources of electrical development in the north to ensure that the Commission tries to develop the lowest cost source.

Mr. Rock: I would prefer, then, that this be a loan and I would like to amend line 15 of Clause 5 of proposed Section 14 (1) on page 3 to read as follows:

"authorize a loan to the Commission"

The Chairman: Mr. Rock, you will have to propose your amendment in writing and submit it to the Clerk. If there are no further questions, we could perhaps stand Clause 5 temporarily while Mr. Rock prepares his amendment.

Mr. Rock: I had it more on less in rough here.

The Chairman: Mr. Rock, I wish to bring to your attention paragraph (3) of Section 246 of Beauchesne, page 207. I will read it to you:

> (3) The guiding principle in determining the effect of an amendment upon the financial initiative of the Crown is that the communication, to which the royal demand of recommendation is attached, must be treated as laying down once for all (unless withdrawn and replaced) not only the amount of a charge, but also its objects, purposes, conditions and qualifications. In relation to the standard threby fixed, an amendment infringes the financial initiative of the Crown, not only if it increases the amount, but also if it extends the objects and purposes, or relaxes the conditions and qualifications expressed in the communication by which the Crown has demanded or recommended a charge.

Basically, if your amendment extends the objects or purposes or alters or relaxes the conditions and qualifications, then your amendment is out of order. This was basically the same problem, only not quite as evident, in the amendment that I mentioned earlier. If you would permit me, and if the Committee wishes to be flexible, we will refer both of these amendments to the law officer for further advice.

Mr. Rock: I would prefer that because I am not extending it.

Clause 5 allowed to stand.

Clause 6 agreed to.

The Chairman: Shall Clause 7 carry?

Mr. Nielsen: Subject to a point I have with respect to the application of interest on a plant-by-plant basis. If I have the permission of the Committee to backtrack, I have an amendment to Clause 9 which may affect Clause 7 consequentially.

Clauses 7 and 8 allowed to stand.

[*Interprétation*]

études majeures qu'elle n'est pas capable d'effectuer actuellement? N'est-ce pas son objectif?

M. Hunt: C'est exact, monsieur le président. C'est pour fournir des fonds pour que la Commission, dirons-nous, réalise, un des objectifs de la Commission qui est d'examiner toutes les sources possibles d'aménagement électrique dans le Nord pour assurer que la Commission essaie de développer les sources entraînant les frais les plus bas.

M. Rock: J'aurais alors préféré qu'il s'agisse d'un prêt et j'aimerais modifier la ligne 15 de la page 3 de l'article 5 du projet d'article 14(1) et qu'il soit libellé comme suit:

«autorise l'octroi d'un prêt à la Commission».

Le président: Monsieur Rock, vous devrez proposer votre modification par écrit et la soumettre au greffier. S'il n'y a pas d'autres questions à poser, nous pourrions temporairement mettre l'article 5 en réserve tandis que M. Rock prépare sa modification.

M. Rock: Elle était plus ou moins écrite au brouillon.

Le président: Monsieur Rock, j'aimerais vous signaler le paragraphe 3 de la section 246 figurant à la page 211 du Beauchesne. Je vais vous la lire:

> (3) Le principe directeur quand il s'agit de déterminer la conséquence d'une modification dans la domaine financier sur l'initiative de la Couronne consiste en ce que la communication à laquelle la demande royale de recommandation est annexée doit être considérée comme établissant une fois pour toutes (à moins qu'elle ne soit retirée et remplacée), non seulement le montant de prélèvement mais aussi ses objectifs, ses buts, ses conditions et les réserves qui s'y rattachent. En ce qui concerne la norme ainsi fixée, tout amendement enfreint l'initiative de la Couronne dans le domaine financier, non seulement s'il augmente le montant, mais aussi s'il en étend les objets et les faits, s'il relâche les conditions et les réserves signalées dans la communication, par laquelle la Couronne a demandé, ou recommandé, un prélèvement.

Fondamentalement, si votre modification étend les objectifs ou les buts ou change ou relâche les conditions et les réserves signalées, votre modification est irrecevable. C'est le même problème, seulement pas aussi évident, dans le cas de la modification que j'ai mentionnée précédemment. Si vous me le permettez, si le comité désire faire preuve de souplesse, nous allons soumettre ces deux modifications au conseiller juridique pour de plus amples renseignements.

M. Rock: Je préférerais cela parce que je n'en étend pas la portée.

L'article 5 est mis en réserve.

L'article 6 est adopté.

Le président: Adoptez-vous l'article 7?

M. Nielsen: Au sujet d'un point que je voudrais soulever relativement à l'application de l'intérêt en ce qui concerne chaque usine. Si le comité me permet de faire un retour en arrière, je voudrais proposer une modification à l'article 9 qui pourrait affecter l'article 7.

Les articles 7 to 8 sont mis en réserve.

[*Text*]

• 2135

On Clause 9.

Mr. Nielsen: This clause would give the commission the power to apply any surplus amount in a special account for the reduction of rates "in such manner as may be so recommended". It would further empower the commission to use the surplus amount in the special account for the "extension, expansion or improvement of any plant".

Our point, in the Yukon, is that if those reductions in rates are recommended and are going to be applied, they should be applied within the rate zone. In other words, we agree that if there is an amount standing surplus in the special account of the Whitehorse plant that the commission wishes can to reduce the rates in Old Crow but we do not agree that it should to reduce the rates in Alert as a result of a surplus amount in the special account in Whitehorse.

We would like to write an amendment in there which would restrict the commission to the application of that reduction in rate, if it comes about, within the rate zone.

Secondly, we would like to suggest an amendment—I know you will probably stand it, but I want to explain it so you can think about it—that when and if recommended the surplus amount in special account be used for the expansion, improvement or extension of any plant that also should be restricted to the rate zone within which the surplus earned by account stands.

The surpluses earned by Whitehorse could be established to expand a plant at Pelly, at Farrow or wherever, but not used in Alert of Frobisher or elsewhere. The reverse would apply to surpluses at Pine Point or Hay River, these should not be applied to expanding a plant at Old Crow or Frobisher.

It is a fairly complicated thing I will have to work out, unless the government accepts it, puts their law officers to work and come up with an amendment by tomorrow.

The Chairman: Mr. Deakon had his hand up, then Mr. Borrie and Mr. Buchanan.

Mr. Deakon: With all due respect to my learned friend, Mr. Chairman, the explanatory note, No. 22, at the last page, specifically states what he has just said. I am reading the last six lines:

> ... if recommended by the Commission and approved by the Governor in Council, be applied by the Commission in reduction of rates in such manner as may be so recommended and approved, or may be used for the extension, expansion or improvement of *the plant in respect of which such surplus fund accrued.*

"In respect of which such surplus funds accrued", are the words be used.

Mr. Orange: That is the existing act.

Mr. Deakon: Oh, I see.

The Chairman: Mr. Borrie, did you have a comment?

[*Interpretation*]

Article 9.

M. Nielsen: Cet article donnerait à la commission le pouvoir d'appliquer tout surplus au compte spécial pour la réduction des taux «de la manière qui peut être ainsi recommandée». Il autoriserait la commission d'autre part à utiliser le surplus au compte spécial pour l'expansion ou l'amélioration de toute installation».

Notre point de vue, au Yukon, est que si ces réductions de taux sont recommandées et doivent être appliquées, elles devraient être appliquées dans la zone de taux. En d'autres termes nous sommes d'accord sur le fait que s'il existe un montant où figure un surplus dans le compte spécial de l'usine de Whitehorse pour que le désir de la commission puisse réduire les taux à Old Crow, nous ne sommes pas d'accord que cela devrait réduire les taux à Alert en tant que résultat d'un surplus au compte spécial de Whitehorse.

Nous aimerions inscrire un amendement qui restreindrait la commission à l'application de cette réduction de taux, si elle se produit, au sein de la zone de taux.

Deuxièmement, nous aimerions suggérer un amendement—je sais que vous le réserverez probablement mais je veux l'expliquer de manière que vous puissiez y penser, que lorsque cela sera recommandé et si cela est recommandé le surplus au compte spécial soit utilisé pour l'expansion, l'amélioration, et l'expansion de toutes installations, que cela soit limité à la zone de taux dans laquelle le surplus figure.

Les surplus gagnés par Whitehorse pourraient être établis pour étendre une installation à Pelley, à Farrow ou ailleurs, mais ne pourraient pas être utilisés à Alert ou à Frobisher ou ailleurs. L'inverse s'appliquerait aux surplus de Pine Point ou de Hay River, ceci ne pourrait être appliqué à l'extension d'une installation à Old Crow ou à Frobisher.

C'est une affaire assez compliquée que je devrais élaborer, à moins que le gouvernement l'accepte, mettre ses juristes au travail et nous présente un amendement demain.

Le président: M. Deakon a levé la main, ensuite M. Borrie et M. Buchanan.

M. Deakon: Avec tout le respect que je dois à mon ami éminent, monsieur le président, la note explicative numéro 22, à la dernière page, définit précisément ce qu'il vient de dire. J'en lis les six dernières lignes:

> ... si la commission le recommande et si le gouverneur en conseil l'approuve être appliqué par la commission à la réduction des taux de la manière qui peut être ainsi recommandée et approuvée, ou peut-être utilisée pour l'expansion, l'expansion ou l'amélioration de *l'installation à l'égard de laquelle ledit surplus s'est accumulé.*

Les mots qu'il a utilisés sont «de l'installation à l'égard de laquelle ledit surplus s'est accumulé».

M. Orange: C'est la loi telle qu'elle existe.

M. Deakon: Je vois.

Le président: Monsieur Borrie, avez-vous un commentaire à faire?

[*Texte*]

Mr. Borrie: Mr. Chairman, I wonder if we could stand this clause to give it further consideration as it does relate to Clause 3. I believe you have already indicated that you have an amendment under consideration. Could we stand that?

Mr. Buchanan: My comment is the same.

Clause 9 allowed to stand.

Clause 10 agreed to.

• 2140

The Chairman: I did put this to Mr. Nielsen do you wish any clarification from Mr. Hunt on Clause 9?

Mr. Nielsen: It would help me more if I knew there was going to be an amendment introduced and written into the legislation which would carve the Yukon out of the zone. I would be half way to being completely happy tonight. The other one is the public utilities commission which I intended to introduce as an amendment, as Clause 11.

The Chairman: Is there any possibility, Mr. Nielsen, of you submitting these amendments in writing to the clerk?

Mr. Nielsen: Tomorrow certainly.

The Chairman: Between now and tomorrow?

Mr. Nielsen: Certainly. What time is the meeting tomorrow?

The Chairman: At 3.30 tomorrow afternoon. I wonder if, gentlemen, we could agree on a steering committee meeting at 3.15 p.m. tomorrow to iron out those problems that were raised earlier.

If there is no further business a motion to adjourn will be entertained by the Chair.

Mr. Borrie: I move that we adjourn.

[*Interprétation*]

M. Borrie: Monsieur le président, je me demande si nous pourrions réserver cet article pour l'étudier davantage étant donné qu'il se rapporte à l'article 3. Je crois que vous avez déjà indiqué que vous avez un amendement à l'étude. Est-ce que nous pouvons le réserver?

M. Buchanan: Mon commentaire est le même.

L'article 9 est réservé.

L'article 10 est adopté.

Le président: J'ai posé cette question à M. Nielsen, Voulez-vous que je demande à M. Hunt de nous dire quelques mots au sujet de l'article 9?

M. Nielsen: Je préférerais savoir si l'on va proposer un amendement, et si on va l'écrire dans la législation, un amendement qui mettrait le Yukon en dehors de cette zone. Cela me contenterait presque. L'autre point concerne la commission des services publics que je voulais introduire comme amendement, comme article 11.

Le président: Vous serait-il possible, monsieur Nielsen, de soumettre ces amendements par écrit au secrétaire?

M. Nielsen: Je pourrais certainement le faire demain.

Le président: Vous pouvez le faire d'ici demain?

M. Nielsen: Certainement. A quelle heure la réunion de demain a-t-elle lieu?

Le président: A 3h30, demain après-midi. Messieurs, je me demande si nous pourrions nous mettre d'accord pour que le comité directeur éclaircisse un peu les problèmes qui ont été soulevés précédemment, au cours de sa réunion de demain après-midi, à 3h15.

Si vous n'avez plus de question, je recevrais volontiers une motion d'ajournement.

M. Borrie: Je propose que nous levions la séance.

APPENDIX "B"

A Brief relative to Bill C-193 "An Act to amend the Northern Canada Power Commission Act" Prepared by The Whitehorse Chamber of Commerce For submission to The Standing Committee on Indian Affairs and Northern Development

March 16th, 1971

Bill C-193, *An Act to Amend the Northern Canada Power Commission Act,* received first reading in the House of Commons of Canada on November 16, 1970, and second reading on January 20-21, 1971, when it was referred to the Standing Committee on Indian Affairs and Northern Development for further consideration. Certain of the proposed amendments in their present form are, in the opinion of the Whitehorse Chamber of Commerce, capable of being interpreted in a manner that could result in subsidization by power consumers in areas of profitable operation of uneconomic installations anywhere in either territory. To this concept the Whitehorse Chamber of Commerce is opposed.

Mr. Judd Buchanan, Parliamentary Secretary to the Minister of Indian Affairs and Northern Development, speaking for the Minister in the House of Commons following the motion for second reading, defined the proposed amendments as follows:

1. To increase the number of Commission members by two.

2. To change the amount of the Investigation or Studies fund from $50,000 to $250,000.

3. To allow the Commission to set regional rates rather than to charge on the basis of individual plant costs.

4. To allow the Commission to defer repayments of principal and interest where new capacity is in excess of immediate demands.

5. To eliminate the requirement that the Commission obtain Governor in Council approval to undertake any project or enter into any contract in excess of $50,000. (*House of Commons Debates,* Vol. 115, Number 58, P. 2591)

Four of these amendments might be described as largely housekeeping in nature, and hopefully will increase the efficiency of the Commission's operations. Certainly the Chamber welcomes the appointment of two new members—increasing the size of the Commission to four in addition to the Chairman—particularly in view of the fact that under the new Act, "One shall be appointed on the recommendation of the Commissioner in Council of the Northwest Territories, and one on the recommendation of the Commissioner in Council of the Yukon Territory." (*An Act to Amend the Northern Canada Power Commission Act,* new subsection (2a) of Section 1.) In view of the practice to date of appointing all members of the Commission from within the Public Service of Canada, with the Chairman being by custom the Deputy Minister of Indian Affairs and Northern Development, the addition of two members who presumably will bring knowledge and opinions to bear on the deliberations of the Commission is a very commendable move.

It is with the statement regarding regional rates that the Chamber takes issue—not because it is opposed to the principle of regionalism, but because of the possible discrepancy between this stated policy of the Commission

APPENDICE «B»

Mémoire relatif au Bill C-193, Loi modifiant la Loi sur la Commission d'énergie du Nord canadien, rédigé par La Chambre de Commerce de Whitehorse à l'intention du Comité permanent des Affaires indiennes et du développement du Nord canadien.

Le 16 mars 1971

Le Bill C-193, *Loi modifiant la Loi sur la Commission d'énergie du Nord canadien,* a été lu pour la première fois à la Chambre des communes du Canada le 16 novembre 1970 et la seconde lecture a eu lieu les 20 et 21 janvier 1971, pour être, à cette occasion, déféré au Comité permanent des Affaires indiennes et du développement du Nord canadien pour plus amples études. Sous leur présent libellé, certaines des modifications proposées peuvent, de l'avis de la Chambre de commerce de Whitehorse, être interprétées de façon à ce que les consommateurs d'énergie dans les régions qui exploitent avec profits, subventionnent en quelque sorte les installations non rentables où qu'elles se trouvent dans l'un ou l'autre des territoires, et la Chambre de commerce de Whitehorse s'y oppose.

Parlant au nom du ministre des Affaires indiennes et du développement du Nord canadien juste après la motion de seconde lecture à la Chambre des communes, M. Judd Buchanan, secrétaire parlementaire de ce ministère, a définit comme il suit les amendements qu'on se propose d'apporter:

1. Ajouter deux nouveaux membres à la Commission.

2. De porter le montant du fond d'enquête et d'étude de 50,000 dollars à 250,000 dollars.

3. De permettre à la Commission de fixer des taux régionaux plutôt que de fonder son tarif sur les frais de chaque usine.

4. De permettre à la Commission de différer le remboursement du principal et des intérêts là où la nouvelle puissance excède la demande immédiate.

5. Que la Commission ne soit plus tenue à l'avenir d'obtenir l'approbation du gouverneur en conseil pour entreprendre un projet ou être partie à un contrat de plus de $50,000. (Débats de la Chambres des communes, Volume 115, n° 58, page 2591).

On peut dire que quatre de ces amendements se rapportent plutôt à la régie interne et il est à espérer qu'ils augmenteront l'efficacité du fonctionnement de la Commission. A coup sûr, la Chambre accueille favorablement la nomination de deux nouveaux membres—portant à quatre sans compter le président, le nombre de ses membres—surtout parce que, en vertu de la nouvelle loi, «l'un d'eux sera nommé sur la recommandation du commissaire en conseil des Territoires du Nord-Ouest et l'autre sur la recommandation du commissaire en conseil du Territoire du Yukon.» (*Loi modifiant la Loi sur la Commission d'énergie du Nord canadien,* nouveau paragraphe (2a) de l'article 1.) Vue la pratique qui était jusqu'ici de choisir tous les membres de la Commission parmi des fonctionnaires de la Fonction publique du Canada, et celle qui voulait que le président de la Commission soit le sous-ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien, cette addition de deux membres qui, vraisemblablement, apporteront leurs connaissances et leurs opinions dans

and the authority actually given to it in the rate setting field under the proposed amendments. "The policy of the Commission," Mr. Buchanan informed the House of Commons, "will be to set rates on a regional basis with the Yukon and Northwest Territories regions, possibly encompassing areas beyond their political boundaries, but within their economic development zone." (*House of Commons Debates*, Vol. 115, No. 58, P. 2592). This is the stated intention—and the Chamber does not doubt the sincere intention—of the Government responsible for introducing the changes. But no such intention is incorporated into the proposed amendments which are now being scrutinized by this Standing Committee.

The Chamber desires to respectfully remind the Standing Committee that the facts are these:

Under the terms of the present authorizing Act, it is a requirement that projects undertaken by the Commission by self-sustaining. Section 10 of the Act defines this principle as follows:

> "10. The Commission shall, with the approval of the Governor in Council, establish schedules or ranges of rates for public utilities supplied by it under this Act, but the rates to be charged within those schedules or ranges shall not be less than the estimated cost to the Commission, as determined by it, of supplying the public utility, which cost shall include:
>
> (a) payments in respect of the interest on, and in respect of the principal amount of advance made or deemed to have been made to the Commission under this Act *in respect of the plant from which the public utility was supplied:*
>
> (b) the cost of operating, maintaining and repairing *that plant,* and the payment of charges or rentals *in connection therewith;*
>
> (c) the cost of administration by the Commission and the salaries, travelling expenses and other expenses of the members of the Commission and its staff, including payments required for superannuation purposes and for workmen's compensation as provided by the Government Employees Compensation Act, and all other expenditure of the Commission, *as attributed by the Commission to that plant*; and
>
> (d) the establishment and maintenance of a contingency reserve fund in the amount considered necessary by the Commission to meet unforseen or emergency expenditures."

In other words, rates are now established for each plant on the basis of the defined and permitted costs of that individual plant.

Consequential to Section 10, Section 13 of the present Act states that in investigating any new project, the Commission will advise the Minister, or the Commissioner of the Territory concerned, "Of the areas that might be served, the estimated amount of capital required, and the proposed rates that in the opinion of the Commission would produce revenue equal to the costs specified in Section 10."

Also consequential to Section 10, Section 22 of the present Act which concerns surpluses, reads as follows:

> "22. Any surplus amount in the Special Account at the end of a fiscal year after providing for the payments and commitments authorized under this

le cours des délibérations de la Commission, est une mesure fort louable.

C'est plutôt contre la déclaration relative aux taux régionaux que s'élève la Chambre—non pas parce que, en principe, elle s'oppose au régionalisme, mais plutôt en vertu de la contradiction possible entre la politique déclarée de la Commission et les pouvoirs qui lui sont, de fait, conférés pour fixer les taux en vertu des amendements proposés. M. Buchanan a appris à la Chambre des communes que «la Commission aura pour politique d'établir des taux sur une base régionale, et les régions du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest comprendront peut-être des secteurs extérieurs à leurs frontières politiques mais compris dans leurs zones de développement économique.» (Débats de la Chambre des communes, Volume 115, n° 58, page 2592). Voilà l'intention déclarée—et la Chambre n'en met pas en doute la sincérité du gouvernement qui a pris sur lui d'introduire ces modifications. Mais nulle intention de ce genre n'est incorporée dans les amendements qu'on se propose d'apporter et que le présent Comité permanent est en train d'étudier. La Chambre désire rappeler respectueusement au Comité permanent les faits, qui sont les suivants:

En vertu de l'autorisation conférée par la présente loi, les projets entrepris par la Commission doivent se suffire à eux-mêmes. L'article 10 de la Loi définit ce principe comme il suit:

> «10. La Commission doit, avec l'approbation du gouverneur en conseil, établir des listes ou échelles de taux pour les services publics qu'elle fournit aux termes de la présente loi, mais les taux à imposer dans lesdites listes ou échelles ne doivent pas être moindres que le coût estimatif, pour la Commission, de la fourniture du service public, ainsi qu'elle le détermine, lequel coût doit comprendre:
>
> *a*) les paiements à l'égard de l'intérêt sur les avances, et à l'égard du principal des avances, faites ou censées avoir été faites à la Commission, sous le régime de la présente loi, relativement à l'installation d'où provenait le service public;
>
> *b*) le coût d'exploitation, d'entretien et de réparation de cette installation et le paiement des charges ou de la location à son égard;
>
> *c*) le coût d'administration par la Commission, et les traitements, frais de voyage et autres dépenses des membres de la Commission et de son personnel, y compris les versements requis aux fins de pension et pour la réparation des accidents du travail, selon les dispositions de la *Loi sur l'indemnisation des employés de l'État,* et toutes les autres dépenses de la Commission selon que cette dernière les attribue à ladite installation; et
>
> *d*) l'établissement et le maintien d'un fonds de réserve pour éventualités, au montant que la Commission juge nécessaire pour faire face aux dépenses imprévues ou nées de circonstances critiques.

Autrement dit, les taux se fondent maintenant, pour chaque installation, sur les dépenses déterminées et autorisées de chaque installation particulière.

Conséquence de l'article 10, l'article 13 de la loi actuelle stipule que lors d'une enquête menée à l'égard de tout nouveau projet, la Commission avisera le Ministre ou le commissaire du territoire intéressé, «les régions qui pourraient être desservies, le montant estimatif du capi-

Act for that fiscal year shall be held in the Special Account for not less than six months after the close of that fiscal year and after that time, may, if recommended by the Commission and approved by the Governor in Council, be applied by the Commission in reduction of rates in such manner as may be so recommended and approved, or may be used for the extension, expansion or improvement of the plant *in respect of which such surplus funds accrued.*"

Under the terms of Bill C-193, it is proposed to abandon this principle of self-sufficiency as the basis for setting rates, and substitute instead authority to establish rates on the basis of the costs to the total system. This change is defined as follows:

It is proposed that Section 10, as quoted above, be repealed, and the following substituted:

"10. The Commission shall establish, with the approval of the Governor in Council, schedules or ranges of rates for public utilities supplied under this Act and the rates so established shall be designed to provide a revenue that, together with revenue from other sources, is sufficient to permit the Commission to meet its expenses and to establish and maintain a contingency reserve fund in the amount considered necessary by the Commission to meet unforeseen or emergency expenditures."

The related Section 13 is also to be repealed and the following substituted:

"13. The Commission may investigate a project and advise the Minister or the Commissioner of the Northwest Territories or the Commissioner of the Yukon Territory, as the case may be, of the areas that might be served, the estimated amount of capital required, and the proposed rates."

Finally, Section 22 is to be repealed and the following substituted:

"22. Any surplus amount in the Special Account at the end of a fiscal year after providing for the payments and commitments authorized under this Act for that fiscal year shall be held in the Special Account for not less than six months after the close of that fiscal year and after that time may, if recommended by the Commission and approved by the Governor in Council, be applied by the Commission in reduction of rates in such manner as may be so recommended and approved, or may be used for the extension, expansion or improvement of *any* plant."

It is at once apparent that these proposed revisions give to the Northern Canada Power Commission a wide latitude in determining power rates within their jurisdiction, and the situation envisioned at the beginning of this brief of a Whitehorse consumer being called upon to subsidize an installation in the high Arctic would in fact be legally permissible. As pointed out, there have been assurances in the House, that have been repeated outside the House at the local level, that the policy of the Commission will in fact be to establish rates on a regional basis, and it is true that these amendments do "allow" this to be done. But there is only the word of Government and Commission spokesman for this—Nowhere in the new Act is rate equalization or regionalism mentioned, or even implied.

tal requis, et les taux projetés qui produiraient, selon la commission, un revenu égal au coût spécifié à l'article 10.»

Conséquence également de l'article 10, l'article 22 que la présente loi, qui se rapporte au surplus, se lit comme suit:

«22. Tout surplus au Compte spécial à la fin d'une année financière, après qu'il a été pourvu aux paiements et engagements qu'autorisent la présente loi pour cette année financière, doit être tenu au Compte spécial pendant au moins six mois après clôture de ladite année financière et après cette période, il peut, si la Commission le recommande et si le gouverneur en conseil l'approuve, être appliqué par la Commission à la réduction des taux, de la manière qui peut être ainsi recommandé et approuvé ou peut être utilisé pour l'expansion, l'expansion ou l'amélioration de l'installation à *l'égard de laquelle ledit surplus s'est accumulé.*»

En vertu des dispositions du bill C-193 l'établissement des taux ne se fondera plus sur le principe qu'une installation doit se suffire à elle-même; elle se fondera plutôt sur l'autorité de fonder les taux sur les coûts du système en général. Cette modification est définie comme il suit: Il est proposé que l'article 10, tel que rapporté plus haut, soit supprimé et qu'on lui substitue ce qui suit:

«10. La Commission doit, avec l'approbation du gouverneur en conseil, établir des listes ou échelles de taux pour les services publics qu'elle fournit aux termes de la présente Loi, mais les taux à imposer dans lesdites listes ou échelles suffiront à assurer un revenu qui, joint à celui qui sera obtenu de d'autres sources, permettra à la Commission de rencontrer ses dépenses et d'élargir et de maintenir un fonds de réserve d'un montant jugé nécessaire par la Commission pour faire face aux dépenses d'urgence inattendues.»

L'article 13 qui s'y rattache est également supprimé et celui qui suit lui est substitué:

«13. La Commission peut enquêter sur un projet et faire connaître au Ministre ou au commissaire des Territoires du Nord-Ouest ou au commissaire des territoires du Yukon, selon le cas, les régions qui pourraient être desservies, le montant estimatif du capital requis et les taux projetés.»

Enfin, l'article 22 doit être supprimé pour lui substituer le suivant:

«22. Tout surplus au Compte spécial, à la fin d'une année financière, après qu'il a été pourvu aux paiements et engagements qu'autorise la présente Loi pour cette année financière, doit être tenu au Compte spécial avant au moins six mois aprés la clôture de ladite année financière et, après cette période, il peut, si la Commission le recommande et si le gouverneur en conseil l'approuve, être appliqué par la Commission à la réduction des taux, de la manière qui peut être ainsi recommandée et approuvée, ou peut être utilisé pour l'extension, l'expansion ou l'amélioration de toute installation.»

Il saute aux yeux que les modifications que l'on se propose d'apporter confèrent à la Commission de l'énergie du Nord canadien beaucoup de latitude quant à la déter-

In relation, therefore, to the three amendments which concern rates, the Whitehorse Chamber of Commerce recommends that they be re-written as follows:

1. In Existing Section 10

(a) In Subsection 10 (a), the phrase "in respect of the plant from which the public utility was supplied" be deleted, and the phrase "in respect of the region from which the public utility was supplied" be substituted in its place.

(b) In Subsection 10 (b), the words "that plant" be deleted, and the words "the plants located in that region" be substituted in their place.

(c) In Subsection 10 (c), the phrase "as attributed by the Commission to that plant" be deleted, and the phrase "as attributed by the Commission to that region" be substituted in its place.

2. In Existing Section 22

(a) The phrase "of the plant in respect of which surplus funds accrued" be deleted, and the phrase, "of plants in the region in respect of which such surplus funds accrued."

Finally, the Chamber recommends that in the amended Act, one of the regions be defined as "the Yukon Territory and its economic periphery."

In this way, the declared policy of the Government would be compatible with the terms of the amended bill, and the possible conflict between what is said and what is law would be resolved.

mination des taux dans les limites de sa juridiction, et la situation que nous évoquions au début de ce mémoire voulant qu'un consommateur de Whitehorse soit appelé à subventionner pour ainsi dire une installation dans le Grand Nord arctique serait, de fait, autorisée. Comme nous l'avons signalé, on a donné en Chambre l'assurance, et elle a été répétée hors de la Chambre au palier régional, que la politique de la Commpssion sera de fait d'établir des taux au palier régional et il est exact que ces modifications «permettent» de le faire. Mais nous n'avons pour tout élément que la parole du gouvernement et du porte-parole de la Commission—nulle part dans la Loi ne trouvons-nous d'égalisation des taux ou de régionalisme, mentionnés ou même suggérés.

Donc, en ce qui a trait aux trois modifications qui se rapportent aux taux, la Chambre de commerce de Whitehorse recommande qu'il soit rédigé à nouveau comme il suit:

1. Dans l'article 10 actuel

a) Dans le paragraphe 10(a), la phrase «relativement à l'installation d'où provenait le service public» sera supprimée et la phrase «relativement à la région d'où provenait les services publics» lui sera substituée.

b) Dans le paragraphe 10(b), les mots «cette installation» seront supprimés et les mots «les installations situés dans cette région» leur seront substitués.

c) Dans le paragraphe 10(c) la phrase «selon que la Commission les attribue à ladite installation» sera supprimée et la phrase «selon que la Commission les attribue à ladite région» lui sera substituée.

2. Dans l'article 22 actuel

a) La phrase «de l'installation à l'égard de laquelle ledit surplus s'est accumulé» sera supprimée et la phrase «des installations dans la région à l'égard de laquelle le dit surplus s'est accumulé» lui sera substituée.

Finalement, la Chambre recommande que, dans la Loi modifiée, l'une des régions soit définie par les mots «le territoire du Yukon et sa périphérie économique.»

De cette façon, la politique déclarée du gouvernement serait compatible avec les dispositions du Bill modifié, et le conflit possible entre ce qui est dit et ce qui est loi serait supprimé.

APPENDICE «C»

WHITEHORSE (YUKON) — 21 mars
A: Monsieur J. H. Bennett, greffier du Comité permanent des Affaires indiennes et du Développement du Nord canadien—Chambre des communes—Ottawa (Ontario)

Nous sommes opposés au Bill C-193 parce que tous les bénéfices supplémentaires que la Commission d'énergie du Nord canadien ferait dans le Yukon devraient être utilisés à des fins de péréquation à l'intérieur du Yukon et à l'installation de sources d'énergie électrique pour les habitants du Territoire. Les habitants de Tagish demandent l'électricité depuis deux ans et nous ne nous trouvons qu'à 21 milles d'une ligne déjà construite.

Barbara et Archie CURRIE

APPENDIX "C"

Whitehorse, Yukon, Mar. 21 J. H. Bennett Clerk on Standing Committee on Indian Affairs and Northern Development House of Commons Ottawa, Ont.

We are opposed to Bill C193 on the grounds that any profits accrued in the Yukon by NCPC should be used for equalization of rates within the Yukon and installations of electrical power to the outlaying communities in the Yukon. The residents of Tagish have been requesting electrical power for two years and we are only twenty one miles from an existing line.

Barbara and Archie Currie

APPENDIX "D"

April 20, 1971.

Mr. J. H. Bennett, Esq.,
Clerk of the Standing Committee
on Indian Affairs & Northern Development,
House of Commons,
OTTAWA, Ontario.

Dear Sir:

Please accept this letter as our brief on the subject of Bill C-193, an act to amend the Northern Canada Power Commission Act.

We object to Clause 3, which if passed, would permit the "Commission to establish rates on the basis of costs of the total system instead of on the basis of costs of an individual plant."

Our current Domestic Rates as charged by the Northern Canada Power Commission are high and represent a burden on users.

EXAMPLE:

Current Domestic Rates
1st. 10 K.W.H.—$2.22
Next 65 K.W.H.—.06/K.W.H.
Next 125 K.W.H.—.0333/K.W.H.
Next 300 K.W.H.—.0222/K.W.H.
Over 500 K.W.H.—.0333/K.W.H.
Less 10 per cent for prompt payment.
Average Monthly User Costs
Mobile Home—1000 K.W.H./month=$30.23/month
House—1830 K.W.H./month=$55.11/month

The approval of Clause 3 will no doubt increase our current Domestic Rates and place a higher financial burden on our citizens. We suggest that it would be unfair to expect our citizens to subsidize the operation of other higher cost systems and we respectfully request that an effort be made to bring user costs in line with those "South of 60".

Thank you.

Yours truly,

A. I. Osing,
Chairman,
Hamlet of Pine Point,
Pine Point, N.W.T.
CC: Supt. Pine Point Operations

APPENDICE «D»

Le 20 avril 1971

M. J. H. Bennett
Greffier du Comité permanent
des Affaires indiennes et du Nord canadien
Chambre des communes
Ottawa (Ont.)

Monsieur,

La présente constitue notre mémoire concernant le bill C-193, Loi modifiant la Loi sur la Commission d'énergie du Nord canadien.

Nous nous opposons à l'article 3, parce que si on l'adoptait il permettrait à la «Commission d'établir des taux basés sur les frais du système tout entier et non sur ceux d'une installation en particulier».

Les taux nationaux imposés actuellement par la Commission d'énergie du Nord canadien sont élevés et ils représentent une lourde dépense pour l'usager.

EXEMPLE:

Taux nationaux actuels 1er 10 K.W.H.—$2.22
prochains 65 K.W.H.—.06/K.W.H.
prochains 125 K.W.H.—.0333/K.W.H.
plus de 300 K.W.H.—.0222/K.W.H.
500 K.W.H.—.0333/K.W.H.
Moins 10 p. 100 pour ceux qui paient immédiatement.
Frais mensuels moyens de l'usager
Maison mobile—1000 K.W.H.—$30.23 par mois
Maison—1830 K.W.H. par mois—$55.11 par mois

L'approbation de l'article 3 augmentera sans doute nos taux nationaux actuels et entraînera un surcroît de dépenses pour les citoyens. Nous sommes d'avis qu'il est d'injuste de demander aux citoyens de subventionner l'exploitation d'autres systèmes coûteux et nous demandons que l'on fasse des efforts afin que les usagers paient à peu près la même somme que ceux qui habitent au sud du 60e parallèle.

Merci.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président
Hamlet of Pine Point
Pine Point (T. du N.-O.)
A. I. Osing

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 15

Wednesday, May 5, 1971

Chairman: Mr. Ian Watson

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 15

Le mercredi 5 mai 1971

Président: M. Ian Watson

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Indian Affairs and Northern Development

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Affaires indiennes et du développement du Nord canadien

RESPECTING:

Bill C-193, An Act to amend the Northern Canada Power Commission Act

CONCERNANT:

Le Bill C-193, Loi modifiant la Loi sur la Commission d'énergie du Nord canadien

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

Third Session

Twenty-eighth Parliament, 1970-71

Troisième session de la

vingt-huitième législature, 1970-1971

23792—1

STANDING COMMITTEE ON INDIAN AFFAIRS AND NORTHERN DEVELOPMENT

Chairman: Mr. Ian Watson

Vice-Chairman: Mr. Paul St. Pierre

Messrs.

Buchanan
Cadieu
Deakon
Émard
Gunlock
Harding
Matte
McBride
Nielsen
Orange
Paproski
Robinson
Rock
Simpson
Stafford
Thomson (*Battleford-Kindersley*)
Yanakis
Yewchuk – (20).

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

J. H. Bennett

Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 65(4)(b)

Messrs. McBride, Robinson, Yanakis and Émard replaced Messrs. Borrie, Marchand (*Kamloops-Cariboo*), Gendron and Whelan on May 5, 1971.

COMITÉ PERMANENT DES AFFAIRES INDIENNES ET DU DÉVELOPPEMENT DU NORD CANADIEN

Président: M. Ian Watson

Vice-président: M. Paul St. Pierre

Messieurs

Conformément à l'article 65(4)(b) du Règlement

MM. McBride, Robinson, Yanakis et Émard remplacent MM. Borrie, Marchand (*Kamloops-Cariboo*), Gendron et Whelan le 15 mai 1971.

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente au siège d'Information Canada, Ottawa, Canada

MINUTES OF PROCEEDINGS

Wednesday, May 5, 1971.
(17)

[*Text*]

The Standing Committee on Indian Affairs and Northern Development met this day at 3:55 p.m., the Chairman, Mr. Watson, presiding.

Members present: Messrs. Buchanan, Deakon, Émard, McBride, Nielsen, Orange, Robinson, Simpson, St. Pierre, Thomson (*Battleford-Kindersley*), Watson, Yanakis – (12)

Witness: Mr. G.M. Lowe, General Manager, Northern Canada Power Commission.

The Chairman gave the Committee information on the proposed trip to Whitehorse, Yukon Territory in relation to Bill C-187, An Act to amend the Yukon Minerals Act.

The Committee resumed consideration of Bill C-193, An Act to amend the Northern Canada Power Commission Act.

The Chairman ruled that a proposed motion presented by Mr. Rock on Clause 5 at an earlier meeting

That Clause 5, Section 14(1) line 15 be amended to read as follows "authorize a loan to the Commis-"

out of order on the grounds that it extended the objects and purposes and infringed upon the financial initiative of the Crown. Beau. 4th, 246(3).

By unanimous consent, Clause 1 which was previously carried was recalled to allow Mr. Nielsen to move a motion.

On Clause 1, Mr. Nielsen moved,–

That Bill C-193 be amended by deleting line 9 on page 1 thereof and substituting therefor the words "five members".

After debate thereon and the question being put on the above motion, it was resolved in the negative – yeas: 3; nays 5; abstentions: 2.

Clause 1 carried.

On Clause 3, it was moved by Mr. Nielsen,

That Bill C-193 be amended by deleting lines 11 to 23 on page 2 thereof and substituting therefor the following:

"10. (1) Subject to subsection (2), the Commission shall establish, with the approval of the Governor in Council, rate zones and, in respect of each zone, a schedule or range of rates for public utilities supplied under this Act and the rates so established shall be designed to provide a revenue that, together with that proportion of revenue from other sources which is appropriate to that zone, is sufficient to permit the Commission to meet its expenses in respect of that zone and to establish and maintain a contingency reserve fund in the amount considered necessary by the Commission to meet unforeseen or emergency expenditures in respect of that zone.

(2) The Yukon Territory shall be established a rate zone for the purposes of subsection (1)."

PROCÈS-VERBAL

Le mercredi 5 mai 1971
(17)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des affaires indiennes et du développement du nord canadien se réunit cet après-midi à 3 h 55. Le président, M. Watson, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Buchanan, Deakon, Émard, McBride, Nielsen, Orange, Robinson, Simpson, Saint Pierre, Thomson (*Battleford-Kindersley*), Watson, Yanakis – (12)

Témoin: M. G.M. Lowe, gérant général, Commission d'énergie du nord canadien.

Le président donne des renseignements aux membres du Comité sur le voyage prévu à Whitehorse, territoire du Yukon, au sujet du Bill C-187, Loi modifiant la loi sur les minéraux du Yukon.

Le Comité reprend l'étude du Bill C-193, Loi modifiant la loi sur la Commission d'énergie du nord canadien.

Le président décide qu'une motion présentée par M. Rock sur l'article 5 lors d'une séance précédente

Que la ligne 15 du paragraphe 14 (1) de l'article 5 soit modifiée pour se lire comme suit "autoriser un prêt à la Commission–"

Est irrecevable parce qu'elle augmente la portée des objectifs et s'infiltre dans le domaine financier de la couronne. Beauchêne 4e, 246 (3).

Avec le consentement unanime, l'article 1 qui a déjà été adopté est mis à nouveau en délibération pour permettre à M. Nielsen de faire une proposition.

Au sujet de l'article 1, M. Nielsen propose,–

Que le Bill C-193 soit modifié par le retranchement de la ligne 9, à la page 1 et son remplacement par les mots "cinq membres".

Après le débat la motion ci-mentionnée est mise aux voix et est rejetée de la façon suivante: en faveur: 3; contre: 5; abstentions 2.

L'article 1 est adopté.

Au sujet de l'article 3, M. Nielsen propose,

Que le Bill C-193 soit modifié par le retranchement des lignes 12 à 25, à la page 2, et leur remplacement par ce qui suit:

"10. (1) Sous réserve du paragraphe (2), la Commission doit, avec l'approbation du gouverneur en conseil, établir des zones tarifaires et, à l'égard de chaque zone, une liste ou échelle de taux pour les services publics qu'elle fournit aux termes de la présente loi, et les taux ainsi établis doivent être conçus pour assurer un revenu qui, avec la fraction du revenu provenant des autres sources appropriées à cette zone, suffise à permettre à la Commission de subvenir à ses dépenses relatives à cette zone et de constituer et d'alimenter une réserve de prévoyance du montant que la Commission estime nécessaire pour subvenir à ses dépenses imprévues ou urgentes relatives à cette zone."

(2) Le territoire du Yukon est une zone tarifaire aux fins du paragraphe (1)."

After debate thereon and the question being put on the said motion, it was resolved in the negative. Yeas: 4; nays: 6; abstention: 1.

It was moved by Mr. Nielsen,

That Bill C-193 be amended by adding to clause 3 thereof, next after line 23 on page 2, the following:

"(2) The Commission shall be deemed to be a public utility within the meaning and for the purposes of any ordinance of the Yukon Territory or Northwest Territories that provides for the regulation of the operation of any system, works, plant or equipment for the production, transmission, delivery or furnishing of electricity and the provisions of any such ordinance shall apply *mutatis mutandis* to the Commission."

After debate thereon, the Chairman advised the Committee that he had reservations about the said motion being in order and would advise the Committee later of his decision.

Clause 3 was allowed to stand.

Clause 5 carried.

At 5:24 p.m., the Committee adjourned to Thursday, May 6, 1971.

Après le débat, la motion est mise aux voix et est rejetée de la façon suivante: en faveur: 4; contre: 6; abstention 1.

M. Nielsen propose,

Que le Bill C-193 soit modifié par l'adjonction à l'article 3, à la suite de la ligne 25, page 2, de ce qui suit:

"(2) La Commission est censée être un service public au sens et aux fins de toute ordonnance du territoire du Yukon ou des territoires du Nord-Ouest qui prévoit la réglementation de l'exploitation d'un réseau, d'ouvrages, d'installation ou d'outillage destinés à la production, au transport, à la distribution ou à la fourniture d'électricité et les dispositions de cette ordonnance s'appliquent *mutatis mutandis* à la Commission."

Après le débat, le président informe le Comité qu'il a des restrictions au sujet de la motion et qu'il informera le Comité de sa décision un peu plus tard.

L'article 3 est réservé.

L'article 5 est adopté.

A 5 h 24 de l'après-midi, le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 6 mai 1971.

Le greffier du Comité

J. H. Bennett

Clerk of the Committee.

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Wednesday, May 5, 1971.

[*Texte*]

• 1555

The Chairman: Gentlemen, we have a quorum and we are ready to begin our meeting.

On Bill C-193, An Act to amend the Northern Canada Power Commission Act, the Chair took under consideration last evening a motion by Mr. Rock that Clause 5, be amended by amending line 15 to read as follows:

authorize a loan to the Commission.

The Chair rules this motion by Mr. Rock out of order on the grounds that it involves an alteration in the amount of the charge upon the Crown. We also have had four amendments submitted to the Chair today, a motion by Mr. Orange . . .

Mr. Nielsen: Mr. Chairman, could we deal with the amendments as we deal with the sections?

The Chairman: All right.

Mr. Nielsen: in the meantime perhaps, Mr. Chairman, have you something to say about the intended trip of the Committee or was it your intention to do so? We were supposed to discuss that today.

The Chairman: Thank you, Mr. Nielsen. Last evening at the request of a member of the Committee, Mr. Borrie, the Chair agreed to refer the question of a trip to the Yukon back to the steering committee. We held a meeting of the steering committee this afternoon and I reported to the steering committee that I had been in contact with the House Leader and that the House Leader had indicated to me the extent of demands on the Committee staffs until the end of May and that a number of committees had the prospect of time. The House Leader requested that any decision on a committee trip be kept in abeyance for another day or two. He hoped to be able to indicate to me tomorrow, after what he hoped would be discussions with the other House Leaders, whether or not it would be possible for him to approve the Full Committee travelling to the Yukon at the end of May.

• 1600

The steering committee met this afternoon and discussed the possibility of a visit by the subcommittee of the Committee to the Yukon with a varying number of members. If the Committee will bear with us we will have to leave any decision in this regard in abeyance until after we have had some feedback from the House Leader.

Last evening I read to the Committee the report of the Subcommittee on Agenda and Procedure which had met on April 27 and which among other things had recommended that we go to Whitehorse during the week of May 24 and that hearings would take place on May 25, 26 and 27. This, gentlemen, will have to be left in

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mercredi 5 mai 1971

[*Interprétation*]

Le président: Messieurs, nous avons le quorum et nous sommes prêts à commencer notre réunion.

En ce qui a trait au bill C-193, Loi modifiant la Loi sur la Commission d'énergie du Nord canadien, le président a pris en considération hier soir la motion de M. Rock voulant que l'article 5 soit modifié en changeant la ligne 15 pour que cette dernière puisse se lire ainsi:

autoriser un prêt à la Commission

Le président décide que la motion de M. Rock est irrecevable parce qu'elle entraîne une modification de sommes débitées à la Couronne. Le président a également reçu aujourd'hui quatre amendements, une motion émanant de M. Orange.

M. Nielsen: Monsieur le président, ne pourrions-nous pas aborder les amendements lorsque nous parlerons des articles?

Le président: Très bien.

M. Nielsen: En attendant vous avez peut-être, monsieur le président, quelques renseignements à nous communiquer au sujet du voyage prévu du Comité ou aviez-vous l'intention d'aborder ce sujet? Nous étions censés en parler aujourd'hui.

Le président: Merci, monsieur Nielsen. Hier soir, à la demande d'un membre du Comité, M. Borrie, le président a décidé de remettre la question du voyage au Yukon au Comité de direction. Cet après-midi, il y a eu une réunion du Comité de direction, et j'ai indiqué à ce Comité que nous avions été en rapport avec le leader de la Chambre et que ce dernier m'a indiqué le grand nombre de demandes du personnel du Comité jusqu'à la fin du mois de mai et que bon nombre de comités avaient l'intention de siéger à l'extérieur de la ville au cours de cette période. Le leader de la Chambre m'a demandé de suspendre toute décision concernant le voyage du Comité pour un jour ou deux. Après les discussions qu'il souhaitait avoir avec les autres leaders de la Chambre, il espérait pouvoir me dire s'il serait possible pour tout le Comité de se rendre au Yukon à la fin du mois de mai.

Le Comité de direction a tenu une séance cet après-midi et a discuté de la possibilité d'un voyage au Yukon d'un certain nombre de membres du sous-comité. Si le Comité veut bien patienter, il faudra attendre de connaître l'opinion du leader de la Chambre avant de pouvoir lui donner une réponse.

Hier soir j'ai fait part au Comité du rapport du sous-comité du programme et de la procédure qui avait tenu une séance le 27 avril et qui avait proposé que nous nous rendions à Whitehorse au cours de la semaine du 24 mai, et que les audiences aient lieu les 25, 26 et 27 mai. Je crois, messieurs, que la question devra rester en suspens jusqu'à ce que nous ayons d'autres nouvelles du leader de la

[*Text*]

abeyance until we have heard further from the House Leader. I can indicate now that if we get the approval of the House Leader and the House for travelling we will likely meet in the Yukon one week later than we had anticipated in this report of the Subcommittee on Agenda and Procedure, probably the first week in June. You will have to leave it up to the steering committee and as soon as the steering committee has reached a decision we will report it at the first meeting of the Committee to be held thereafter.

In the meetings of the Committee next week we will deal with the estimates and we will be meeting on Tuesday. We will meet again tomorrow morning as well if we do not complete Bill C-193 today.

Mr. Nielsen: Mr. Chairman, if the House Leaders come down with a decision tomorrow and if we get through Bill C-193 today could we not meet tomorrow morning in order to decide the question of the trip to the Yukon?

The Chairman: The House Leader indicated he would not have any news for me until at least tomorrow afternoon.

Mr. Nielsen: Oh, I see.

The Chairman: It is suggested that we proceed on the basis of a clause-by-clause discussion.

Mr. Nielsen: Mr. Chairman, I have a point of order first. Yesterday we passed Clause 1. Throughout these meetings there have been expressions of opinion by members from all parties that the Chairman of the Northern Canada Power Commission, who is now the Deputy Minister of the Department, should not be the Deputy Minister. Since the Commission reports to the Department through the Deputy Minister this gentleman is in fact wearing two hats. The suggestion was made that the Chairman of the Commission should be some person appointed externally to the Department itself. I believe some of the members who expressed those views throughout our hearings are here today. Notwithstanding the fact that Clause 1 was passed I would like to obtain the concurrence of the Committee to reopen Clause 1 so that I can propose an amendment thereto. I believe it has been distributed.

The present Northern Canada Power Commission Act, if I may preface this request, Mr. Chairman, sets up the Deputy Minister as the Chairman of the Commission. In the amendment that I have prepared, namely that Clause 1 be amended in line 9 thereof on page 1 of the bill and you substitute simply the words 'five members' instead of 'a chairman and four additional members' the situation would be that the Commission would still have the same number of members, namely five, but that the selection of a chairman would be left under the terms of the Interpretation Act which I have examined, to the majority of the five members of the Commission.

The Chairman: Mr. Nielsen, I realize we are being lenient in allowing you to make your arguments on this before we rule that this matter, as you realize, is out of order until the Committee gives unanimous consent to have Clause 1 reopened. I am advised that strictly speaking a Committee should not reopen a clause once it has been passed. If the Committee, however, decided unanimously to allow the reopening of Clause 1 the Chair would go along with it although it is not the normal practice.

[*Interpretation*]

Chambre. Je peux vous dire maintenant que si nous obtenons l'approbation de la Chambre et du leader de la Chambre, nous serons probablement au Yukon une semaine plus tard que nous l'avions pensé, soit la première semaine du mois de juin. Il faudra vous en remettre au Comité de direction, et dès que celui-ci aura pris une décision, nous vous en ferons part à la prochaine réunion du Comité.

Au cours des réunions du Comité la semaine prochaine nous étudierons les crédits du ministère et nous aurons une séance mardi. Si nous ne terminons pas l'étude du Bill C-193 aujourd'hui, nous aurons une autre réunion demain matin.

M. Nielsen: Monsieur le président, si les leaders de la Chambre prennent une décision demain et si nous terminons l'étude du Bill C-193 aujourd'hui, ne pourrions-nous pas tenir une réunion demain afin de décider de la question du voyage au Yukon?

Le président: Le leader de la Chambre m'a fait savoir qu'il n'aurait pas de nouvelles pour nous d'ici demain après-midi.

M. Nielsen: Je vois.

Le président: Il me semble qu'il serait bon que nous poursuivions notre étude article par article du projet de lois.

M. Nielsen: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Hier, nous avons adopté l'article 1. Au cours des réunions, il y a des membres de tous les partis qui ont exprimé l'opinion que le président de la Commission d'énergie du Nord canadien, qui est maintenant le sous-ministre de ce Ministère, ne devrait pas en être le sous-ministre. Puisque c'est par l'entremise du sous-ministre que la commission fait ses rapports au ministère, le sous-ministre a donc deux fonctions à remplir. Il a été proposé que le président de la Commission soit nommé par le ministère même. Je crois que certains des membres qui ont exprimé cette opinion au cours des réunions sont présents aujourd'hui. Bien que l'article 1 ait été adopté, j'aimerais que le Comité me permette de remettre l'article 1 en discussion afin que je puisse y proposer un amendement. Je crois que tous les membres ont une copie de l'article 1.

Vous me permettrez bien, monsieur le président, de faire une brève présentation. Selon la loi actuelle sur la Commission d'énergie du Nord canadien, le sous-ministre est le président de la Commission. Je propose que le Bill C-193 soit modifié par le retranchement des mots «d'un président et de quatre autres membres» à la ligne 9, page 1, et son remplacement par les mots «Cinq membres». La Commission aurait toujours le même nombre de membres, soit cinq, mais le choix du président, serait laissé aux dispositions établies dans la Loi d'interprétation que j'ai étudiée, à la majorité des cinq membres de la Commission.

Le président: Monsieur Nielsen, je me rends compte que nous agissons avec indulgence en vous laissant présenter votre argument avant de décreter que cette question est, comme vous vous en rendez compte, irrécevable tant que le Comité n'a pas unanimement consenti à remettre en discussion l'article 1. On m'informe que, strictement parlant, un Comité ne devrait pas remettre en discussion un article déjà adopté. Toutefois, si le Comité décide unanimement de permettre que l'article 1 soit remis en discussion, la présidence acceptera cette décision bien qu'elle ne se conforme pas à la pratique courante.

[*Texte*]

Mr. Nielsen: On that question, Mr. Chairman, I understand that the rules of the . . .

The Chairman: I think, Mr. Nielsen, to avoid taking unnecessary time of the Committee, if the Committee is prepared to reopen it then the Committee should so indicate. If it is not, it should so indicate and that will be the end of the discussion on this particular suggested amendment.

Mr. Nielsen: On the question of order which you raised, Mr. Chairman, I think it is very important to keep matters in their proper perspective and you have stated that it is not normal practice to reopen a clause once it has been dealt with. With respect, I suggest to you that since the committees operate under ordinary rules of the House and since it is accepted—and there are all sorts of precedents for the statement I am about to make—since it is accepted practise for the House to give unanimous consent to the reopening of a clause I suggest that it is perfectly in order for this to be done here. I would suggest if the Committee gives its consent, all I am asking for them to do is to vote on the principle which I express here and which has been expressed by members from all parties in this Committee before.

The Chairman: Is the Committee prepared to give unanimous consent to reopen Clause 1?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Nielsen, have you given all the explanation you wish on the reasons for your amendment?

Mr. Nielsen: Yes, I have.

Mr. Orange: With the greatest respect, and I am one of the people who has said that the Chairman of the Northern Canada Power Commission should not be the Deputy Minister of Indian Affairs and Northern Development because he is required to wear two hats, I am just not too certain whether the amendment proposed by Mr. Nielsen will accomplish what he is setting out to do. Secondly, I would read it that you would have a board or a commission consisting of five members but I cannot see any provision for the selection of officers.

Mr. Nielsen: I know I mentioned that in my explanatory remarks. The Interpretation Act provides—and there is another clause in this Bill which leaves matters to the Interpretation Act—that where no provision is made for a chairman a simple majority of any board or commission shall nominate a chairman. So it would be up to the five-man commission to select one of their number to be the chairman.

The Chairman: Mr. Nielsen, would you also care to comment further on your amendment? The Chair feels that it is out of order, that it does not conform to paragraph 246(3), page 207, of Beauchesne's *Parliamentary Rules and Forms*, in that it does increase the amount of the charge upon the Crown. There will be an extra member. It will involve a certain expenditure.

• 1610

Mr. Nielsen: No, Mr. Chairman. With respect, the clause now provides for an increase of an existing commission of three to a chairman and four additional members. The present act is a chairman and two members.

[*Interprétation*]

M. Nielsen: A ce propos, monsieur le président, je crois savoir que le Règlement . . .

Le président: Je pense, Monsieur Nielsen, que pour sauver du temps, le Comité devrait faire savoir s'il est prêt à remettre cet article en discussion. S'il ne l'est pas, il devrait le faire savoir et ceci mettra fin à la discussion sur cet amendement proposé.

M. Nielsen: A propos de la question des rappel au Règlement que vous soulevez, monsieur le président. Je crois qu'il est très important de garder ces questions dans leur bonne perspective. Vous avez déclaré qu'il n'est pas pratique courante de remettre en discussion un article déjà étudié. Je vous suggère respectueusement que puisque les Comités obéissent au Règlement ordinaire de la Chambre et puisque—et il y a toute sorte de précédents à la déclaration que je vais faire—c'est une pratique acceptée par la Chambre que de consentir unanimement à la remise en discussion d'un article, je crois que cette action est parfaitement réglementaire. Si le Comité y consent, je suggérerais, tout ce que je leur demande de faire est de voter sur la question de principe que j'exprime ici et qui a eté exprimée à ce Comité par des membres de tous les partis.

Le président: Le Comité est-il prêt à consentir unanimement à la remise en discussion de l'article 1?

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Nielsen, avez-vous donné toutes les explications que vous vouliez sur les raisons de votre amendement?

M. Nielsen: Oui, je l'ai fait.

M. Orange: Avec tout le respect que je vous dois, et je suis un de ceux qui ont déclaré que le président de la Commission d'énergie du Nord canadien ne devrait pas être le sous-ministre adjoint des Affaires indiennes et du développement du Nord canadien parce qu'il est obligé de mener deux tâches de front, je ne suis pas très certain que l'amendement proposé par M. Nielsen accomplisse ce que ce dernier voulait faire. Deuxièmement je lis ici qu'il y aurait un Conseil ou une Commission de cinq membres mais je ne vois pas de dispositions pour le choix des membres.

M. Nielsen: Je sais que j'ai mentionné ceci dans mes remarques explicatives. La loi d'interprétation, et le présent bill comprend un autre article qui laisse ces questions à la loi d'interprétation, que lorsque aucune disposition n'est prise pour la nomination d'un président, ce dernier pourrait être nommé par la majorité simple des membres ou de tout conseil ou commission. Par conséquent, ce serait à la Commission de cinq membres de choisir un des leurs pour président.

Le président: Monsieur Nielsen, auriez-vous d'autres commentaires à faire à propos de votre amendement? J'estime que cette procédure est contraire au Règlement, n'étant pas en conformité avec le paragraphe 246(3), page 211 du Procès de procédure parlementaire de Beauchesne car cela augmenterait les frais de la Couronne. Un membre de plus entraîne des dépenses supplémentaires.

M. Nielsen: Non, monsieur le président. La loi actuelle prévoit le passage de la Commission actuelle de trois membres à une commission formée d'un président et de quatre autres membres. La loi actuelle prévoit un président et deux membres.

[*Text*]

The Chairman: All right.

Mr. Nielsen: So I am not increasing the numbers, and since remuneration is provided, there is no increase.

The Chairman: Fine.

Mr. Orange: Do you have a copy of that clause—the interpretation of it—by any chance?

Mr. Nielsen: No, I am sorry.

The Chairman: If there is no further comment, the Chair is prepared to rule the amendment in order, and is prepared to put the question. Is there a further comment on the amendment as proposed? Mr. Buchanan.

Mr. Buchanan: Mr. Chairman, my reaction is, and it is unfortunate, while this has been raised, I am sorry that we were not given the proposed amendment earlier, because I think a discussion—maybe the thing would be agreeable. I am afraid my reaction at this point will be to vote against it. I am sorry, but with a discussion I think the thing might have been feasible.

Mr. Nielsen: I apologize, Mr. Chairman, for not providing copies sooner to the Committee Clerk. However, as is evident to you, I have prepared four amendments between 9 o'clock this morning and 3 o'clock this afternoon, with intervening House attendance and caucuses and so on.

M. Émard: Monsieur le président, normalement, quand on procède article par article, on commence par l'article 2, et on laisse l'article 1 en suspens. Je ne sais pas pourquoi vous avez commencé avec l'article 1, parce que, dans presque tous les comités, on agit différemment. Je me demande si on ne pourrait pas étudier tous les autres articles et revenir à l'article 1 en dernier, dans la plupart des comités.

Le président: Monsieur Émard, hier soir, on ne s'est pas objecté à étudier l'article 1. En fait, nous l'avons adopté. J'admets qu'on procède rarement de cette façon, mais rien ne l'interdit dans le Règlement. Nous l'avons fait sans aucune raison caché.

I will read the amendment proposed by Mr. Nielsen to Clause 1:

> That Bill C-193 be amended by deleting line 9 on page 1 thereof and substituting therefor the words "five members".

The Chairman: Shall Clause 1 as amended carry?

M. Émard: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Je ne comprends pas très bien ce que vous faites. Vous m'avez dit que l'article avait été adopté, hier soir. Est-ce exact?

Le président: Il a été adopté sous sa forme originale.

M. Émard: Étudie-t-on à nouveau l'article 1?

Le président: J'ai demandé tantôt, monsieur Émard, si le comité était d'accord pour étudier à nouveau l'article 1 et il s'est exprimé dans ce sens.

Mr. Nielsen: Mr. Émard had just momentarily left the room when this happened.

M. Émard: Excusez-moi! D'accord, d'accord.

[*Interpretation*]

Le président: Très bien.

M. Nielsen: Ainsi, je n'augmente pas le nombre, et puisque la rémunération est fournie, il n'y a aucune augmentation.

Le président: Très bien.

M. Orange: Avez-vous un exemplaire de cet article et son interprétation?

M. Nielsen: Non, je regrette.

Le président: S'il n'y a pas d'autres remarques, je suis disposé à accepter l'amendement et à passer la question aux voix. Y a-t-il d'autres remarques au sujet de l'amendement tel que proposé? Monsieur Buchanan.

M. Buchanan: Monsieur le président, j'aurais aimé que l'amendement proposé nous soit donné pour discussion un peu plus tôt, car cela aurait pu être intéressant. A ce stade-ci, je ne puis m'empêcher de voter contre cet amendement. Nous aurions très bien pu en discuter.

M. Nielsen: Je m'excuse, monsieur le président, de ne pas avoir donné d'exemplaires plus tôt au greffier du Comité, comme vous le savez, j'ai préparé la rédaction de quatre amendements entre 9 heures ce matin et 3 heures cet après-midi tout en siégeant à la Chambre, au caucus et le reste.

Mr. Émard: Mr. Chairman, normally, when we study a bill clause by clause, we start by clause 2 and we leave clause 1 alone. I do not know why they started by clause 1, because in almost all the committees, it works differently. I wonder if we should not study all the clauses and come back to clause 1, in the end, as it is done in almost all the committees?

The Chairman: Mr. Émard, yesterday evening, we did not object discussing clause 1. Actually, it was passed. I admit that the usual procedure is different, but there is nothing in the rules that forbid it. We did it without any hidden reason.

Je vais faire la lecture de l'amendement à l'article 1 proposé par M. Nielsen:

> Que le Bill C-193 sera modifié par le retranchement de la ligne 9, à la page 1, et son remplacement par les mots «cinq membres».

Le président: L'article 1 est-il adopté?

Mr. Émard: On a point of order, Mr. Chairman, I do not quite understand what you are doing. You said that Clause 1 was passed yesterday evening. Is that correct?

The Chairman: It was passed in its original form.

Mr. Émard: Is Clause 1 being studied again?

The Chairman: I asked, a few moments ago, Mr. Emard, if the Committee agreed on studying again Clause 1, and it agreed.

M. Nielsen: M. Émard venait de quitter la pièce lorsque cela s'est produit.

Mr. Émard: I am sorry! Right, right.

[*Texte*]

Le président: Il y avait unanimité.

Is the Committee prepared for the question? Shall Clause 1 as amended carry?

Some hon. members: Aye.

Some hon. members: Nay.

The Chairman: Could we have a show of hands, please? Those in favour of the amendment please raise their right hands. Those opposed to the amendment raise their right hands.

Two abstentions.

Amendment negatived.

Clause 1 agreed to.

The Chairman: We have two amendments proposed to Clause 3. It is moved by Mr. Orange that Clause 3 be amended by adding after Section 10, Section 10 (a)

(10a) For purposes of establishing rates the Commission shall divide the area served by the Commission into 2 or more rate zones.

There is a second amendment moved by Mr. Nielsen.

Mr. Nielsen: Mr. Chairman, with great respect, first of all, are these amendments distributed? I do not have a copy of Mr. Orange's and I think if you put them both back to back it is going to be confusing.

The Chairman: Mr. Nielsen, I was about to add that your amendment will be dealt with first because it deals with an earlier part of Clause 3 than does the amendment proposed by Mr. Orange.

The amendment proposed by Mr. Nielsen reads as follows: that Bill C-193—you all have copies, shall I dispense.

Mr. Nielsen: Dispense.

M. Émard: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Cet amendement est assez technique et ma connaissance de l'anglais est limitée. J'aurais bien apprécié qu'il fût traduit. Je comprends que nous allons procéder quand même, je ne suis pas ici pour mettre des entraves, mais c'est difficile pour moi.

Le président: Je vais lire l'amendement et il sera traduit.

M. Émard: Je comprends, mais ce n'est pas la même chose quand vous le voyez par écrit.

Le président: Je prends note de vos remarques, monsieur Émard.

Mr. Nielsen: Mr. Chairman, I hesitate to interrupt, but normally when amendments are put either in committee or in the House, may I suggest to you that the procedure is usually that the member introducing the amendment do so by prefacing it with explanatory remarks in order that it might be better understood and rather than putting the bare question and then at the end of those explanatory . . .

The Chairman: Mr. Nielsen, I am not putting the question, I am simply . . .

[*Interprétation*]

The Chairman: There was unanimity.

Est-ce que le Comité est prêt pour le vote? L'article 1 tel que modifié est-il adopté?

Des voix: Oui.

Des voix: Non.

Le président: Pouvons-nous voter à main levée s'il vous plaît? Ceux qui sont en faveur de l'amendement, levez la main droite. Ceux qui y sont opposés, levez la main droite.

Deux abstentions.

L'amendement est rejeté.

L'article 1 est adopté.

Le président: Nous avons deux amendements proposés à l'article 3 du bill. M. Orange propose que l'article 3 du bill soit modifié par l'addition après l'article 10, de l'article 10 (a)

(10a) Afin d'établir des taux, la Commission doit diviser le secteur qu'elle dessert en deux zones de taux ou plus.

Il y a un deuxième amendement proposé par M. Nielsen.

M. Nielsen: Monsieur le président, avec tout mon respect, tout d'abord est-ce que ces amendements sont distribués? Je n'ai pas de copie de celui de M. Orange et je pense que si vous les comparez, cela peut devenir confus.

Le président: Monsieur Nielsen, je voulais ajouter qu'on discuterait de votre amendement en premier parce qu'il traite d'une partie antérieure de l'article 3 du bill contrairement à l'amendement proposé par M. Orange.

L'amendement proposé par M. Nielsen se lit comme suit: que le Bill C-193—vous en avez tous une copie, puis-je omettre la lecture.

M. Nielsen: Oui.

Mr. Émard: Mr. Chairman, on a point of order. This amendment is enough technical and my knowledge of English is limited. I would have like very much that it should be translated. I understand that we shall proceed nevertheless. I am not here to disrupt the business but it is difficult for me.

The Chairman: I shall read the amendment and it will be translated.

Mr. Émard: I understand, but it is not the same thing when you see it written.

The Chairman: I take note of your remarks.

M. Nielsen: Monsieur le président, j'hésite à interrompre, mais habituellement quand les amendements sont proposés au Comité ou à la Chambre, puis-je vous faire remarquer qu'habituellement le député qui présente un amendement doit le faire au moyen d'une note d'introduction comprenant des remarques explicatives de façon à ce qu'il puisse être mieux compris plutôt que de passer au vote et alors à la fin de ces explications . . .

Le président: Monsieur Nielsen, je ne passe pas au vote, je suis simplement . . .

[*Text*]

Mr. Nielsen: No, I realize that, Mr. Chairman, and I am speaking to a question of order, with great respect. The member having made his remarks in explanation of the amendment, he usually moves his own amendment and then the Chair is seized of the amendment at which time the Chair decides whether or not it is in order and calls for a debate at the end of which the question is put. I would suggest that we follow that procedure, because it might be a good deal more assistance to members if it were done that way rather than posing bare questions back to back.

• 1620

The Chairman: All right, Mr. Nielsen, if you would care to explain to the Committee the background to your proposed amendment to Clause 3, and to read carefully so it can be translated for the benefit of Mr. Emard, the full amendment—would you care to proceed?

Mr. Nielsen: Thank you, Mr. Chairman. The present act as it now stands requires Northern Canada Power Commission to operate each of its plants throughout its system on a plant-by-plant basis. It requires each plant to account for its income and for its expenses, and to publish financial statements for each of its individual plants. The existing act also requires that as a result of that restriction, which this bill proposes to eliminate, it requires each plant to account for any of its capital expenditures for expansion, for improvement or for any other project in connection with the plant. The present act also requires each plant to set rates theoretically so that each can be a self-sustained operation.

The amendment as proposed in the section now under discussion would permit the commission to lump all revenues and all expenses into a general account. The argument has been made here, not only by members but by the several witnesses who appeared before the Committee, that it is not fair to expect those plants making profits to subsidize those plants which are losers, and this becomes particularly galling to people in the Yukon where they have the most profitable plant in the whole system at Whitehorse, when the possibility which exists in the bill appears that the profits of the Yukon operation, mainly on its Whitehorse plant, would be subsidizing plants in such locations as Frobisher or Cambridge or Alert, or anywhere else in the Eastern Arctic, or anywhere else in the Northwest Territories.

It should be emphasized for members who have not been here throughout these hearings that it has been made abundantly clear that the people in the Yukon do not object to rate equalization which would be the effect of the amendment in the bill. They do not object to rate equalization within the geographical limits of the Yukon.

In other words, they do not have any objection to Whitehorse profits being applied to improve the facilities at Old Crow or Pelly or any other community in the Yukon, or to lower their rates. But if the amendment is passed in the form in which it finds itself in the bill before you, it would mean that the profits at Yellowknife could be used to subsidize Frobisher or Alert. Indeed, the profits at Yellowknife could be used to subsidize areas in the Old Crow, and the evidence before the Committee is that neither the Yukon nor the Northwest Territories desire this result.

You will notice in the bill before you that the amended section 10 deals with the establishment of rates and the amended section 22, which is found on page 4 of the bill under section 9 of the bill,

[*Interpretation*]

M. Nielsen: Non, je comprends, monsieur le président, et je parle d'une question d'ordre, avec tout mon respect. Le député ayant fait ses remarques pour expliquer l'amendement, présente habituellement son propre amendement et le président est responsable de l'amendement et il décide si oui ou non il est recevable, puis il convoque un débat à la fin duquel on passe au vote. Je proposerais que nous suivions cette procédure, parce que ça serait d'un plus grand secours aux membres si elle était faite de cette façon ou plutôt de se renvoyer la balle avec des questions.

Le président: Très bien, monsieur Nielsen, si vous voulez bien expliquer au Comité les raisons qui vous ont amené à proposer l'amendement à l'article 3, et le lire attentivement de sorte qu'il puisse être traduit pour le profit de M. Émard, l'amendement complet—Voulez-vous procéder?

M. Nielsen: Merci, monsieur le président. La loi actuelle telle qu'elle est, exige de la Commission d'énergie du Nord canadien que l'administration de chacune de ses usines à travers le système se fasse indépendamment des unes des autres. Elle exige de chaque usine qu'elle rende compte de ses revenus et de ses dépenses, et de publier des rapports financiers pour chacune de ses usines individuelles. La loi actuelle exige aussi que comme conséquence de cette restriction, ou laquelle restriction ce bill se propose d'élimier, elle exige de chaque usine qu'elle rende compte de toute dépense de capital en vue de l'expansion, de l'amélioration ou de tout autre projet en rapport avec l'usine. La loi actuelle exige aussi que chaque usine établisse théoriquement les taux de façon à ce que chacune constitue une opération qui s'auto-finance.

L'amendement tel que proposé dans l'article que nous discutons permettrait à la Commission de réunir tous les revenus et toutes les dépenses dans un compte général. Non seulement les membres du Comité mais plusieurs témoins qui ont comparu devant le Comité, ont apporté l'argument suivant à savoir qu'il n'était pas juste d'attendre de ces usines à but lucratif qu'elles subventionnent ses usines même ou qui sont déficitaires, et ceci devient particulièrement exaspérant pour les gens du Yukon où ils ont l'usine la plus rémunératrice de tout le système à Whitehorse, alors que la possibilité qui existe dans le bill semble être que les profits de l'opération du Yukon, principalement à son usine de Whitehorse, serait de subventionner des usines dans des locations comme Frobisher ou Cambridge ou Alert ou n'importe où ailleurs dans l'Arctique orientale, ou n'importe où ailleurs dans les Territoires du Nord-Ouest.

Puis on devrait insister auprès des membres qui n'ont pas été présents aux audiences que l'on a établie de façon claire que les gens au Yukon ne s'objectent pas à l'égalisation des taux, la quelle serait le résultat de l'amendement dans le projet de loi. Ils ne s'objectent pas à l'égalisation des taux à l'intérieur des limites géographiques du Yukon.

En d'autres mots, ils n'ont aucune objection à ce que l'on emploie les profits de Whitehorse à l'amélioration des conditions de vie à Old Crow ou Pelly ou toute autre communauté dans le Yukon ou à ce que l'on baisse leurs taux. Mais si l'amendement est passé dans la forme dans laquelle vous la voyez présentement devant vous dans le projet de loi, cela signifirait que les profits à Yellowknife pourraient être utilisés à subventionner Frobisher ou Alert. En effet, les profits à Yellowknife pourraient être employés pour subventionner des régions dans le Old Crow et le Comité est bien conscient

[*Texte*]

deals with surplus amounts left in the special accounts. It empowers the Governor in Council to use any such surplus amounts in the special account for the purpose of reducing rates if they are approved, and for extending, expanding or improving any plant. The broad interpretation of the amendment, and the two must be taken together, is that the Governor in Council could, if this were passed in its present form, approve the reduction of rates in Alert and set them off against the profits made in the Yukon, or conversely could apply the profits made in Yellowknife against reducing rates in Old Crow or other locations in the Yukon.

• 1625

Similarly, reading on in that amended section 22 under Clause 9 of the bill, it would empower the Governor in Council to extend, to improve or to expand any plant and use those surplus amounts in the special account for that purpose. The same arguments apply to expansion or improving or extending plant in order to give effect to the argument that the profits made in a jurisdiction should be applied for the purpose of rate equalization within that jurisdiction, and so that the profits made within that jurisdiction should also be applied, if approved by the Governor in Council, to extending, expanding or improving any plant, that it should be confined to plants and improvements within the jurisdiction.

I have proposed an amendment to that section. The amendment which I have prepared retains every feature of the amendment in the bill before us except that it confines the application of revenues within the Yukon to rate equalization, rate reductions, and expansion of plants within the Yukon. The amendment is that Bill C-193 be amended by deleting lines 11 to 23 on page 2 thereof and substituting therefor the following:

> 10. (1) Subject to subsection (2), the Commission shall establish, with the approval of the Governor in Council, rate zones and, in respect of each zone, a schedule or range of rates for public utilities supplied under this Act and the rates so established shall be designed to provide a revenue that, together with that proportion of revenue from other sources which is appropriate to that zone, is sufficient to permit the Commission to meet its expenses in respect of that zone and to establish and maintain a contingency reserve fund in the amount considered necessary by the Commission to meet unforeseen or emergency expenditures in respect of that zone.

The amendment by way of further explanation provides a compromise between the provisions in the existing act and the broad provisions of the proposed amendment in Bill C-193. If one reads on to subsection (2) of the proposed amendment it will be seen that provision is made for establishing the Yukon Territory as a separate rate zone. Subsection (2) reads:

> (2) The Yukon Territory shall be established as a rate zone for the purposes of subsection (1).

I have purposely in my proposed amendment refrained from injecting any burden on the Committee to decide policy with respect to the establishment of zones in the Northwest Territories.

[*Interprétation*]

que ni le Yukon ni les Territoires du Nord-Ouest ne désirent ce résultat.

Vous remarquerez dans le projet de loi devant vous que l'article 10 qui a été amendé traite de l'établissement des taux et l'article 22 qui a été amendé, que l'on trouve à la page 4 du bill sous l'article 9 du bill, traite des montants de surplus laissés dans les comptes spéciaux. Cet article autorise l'application par le gouverneur en conseil de tout surplus ou Compte spécial à la réduction des taux, si elle est approuvée, et à l'extention, l'expansion ou l'amélioration de toute installation. L'interprétation large de cet amendement, et les deux doivent être pris ensemble est que le gouverneur en conseil pourrait, si cet article était adopté sous sa forme actuelle, approuver la réduction des taux à Alert et les compenser par les profits réalisés au Yukon, ou inversement, pourrait appliquer les profits réalisés à Yellowknife à la réduction des taux de Old Crow ou d'autres lieux du Yukon.

Pareillement, en lisant plus avant l'article 22 tel qu'amendé par l'article 9 du bill, on constate qu'il autoriserait le gouverneur en conseil à procéder à l'extension, l'expansion ou l'amélioration de toute installation et l'autoriserait à utiliser les surplus au Compte spécial dans ce but. Le même argument s'applique à l'expansion ou l'amélioration ou l'extension de toute installation pour donner plus de poids à l'argument que les profits réalisés dans un secteur devraient être appliqués au taux de péréquation dans ce même secteur, et pour que les profits réalisés dans ce secteur soient aussi appliqués, sur approbation du gouverneur en conseil, à l'extension, l'expansion, ou l'amélioration de toute installation, pour qu'il soit limité aux installations et à des améliorations dans ce secteur.

J'ai proposé un amendement à cet article. L'amendement que j'ai préparé retient tout les éléments de l'amendement du bill qui nous est présenté sauf qu'il limite l'application des revenus du Yukon au taux de péréquation, aux réductions des taux et aux expansions des installations du Yukon. L'amendement se lit comme suit: Que le Bill C-193 soit modifié par le retranchement des lignes 12 à 25, à la page 2 et leur remplacement par ce qui suit:

> 10. (1) Sous réserve du paragraphe (2), la Commission doit, avec l'approbation du gouverneur en conseil, établir des zones tarifaires et, à l'égard de chaque zone une liste ou échelle de taux pour les services publics qu'elle fournit aux termes de la présente loi, et les taux ainsi établis doivent être conçus pour assurer un revenu qui, avec la fraction du revenu provenant des autres sources appropriées à cette zone, suffisent à permettre à la Commission de subvenir à ses dépenses relatives à cette zone et de constituer et d'alimenter une réserve de prévoyance du montant que la Commission estime nécessaire pour subvenir à ses dépenses imprévues ou urgentes relatives à cette zone.

Disons, pour fournir d'autres explications, que l'amendement fournit un compromis entre les dispositions de la loi actuelle et les dispositions larges de l'amendement proposé par le Bill C-193. Si on lit plus loin le paragraphe 2 de l'amendement proposé, on constatera que des dispositions sont prises pour l'établissement du Territoire du Yukon en tant que zone tarifaire séparée. Le paragraphe (2) se lit comme suit:

> (2) Le Terriroire du Yukon est une zone tarifaire aux fins du paragraphe (1).

[*Text*]

It is much more of a problem to establish rate zones in the Northwest Territories by virtue not only of its immense size of 1,300,000 square miles but by virtue of its diversified and inconsistent establishment of communities.

• 1630

However, you have a separate geographical jurisdiction in the Yukon Territory and no problem is presented by confining the Yukon Territory geographically as a rate zone and evidence has been adduced which would indicate quite clearly that such an amendment, if accepted, would not impede the operations of the Commission in any way at all and I commend it for all of these reasons for acceptance by the Committee.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Buchanan.

Mr. Buchanan: Thank you, Mr. Chairman. During the initial comments, which I believe were made by the member for the Yukon, in the House concerning this, this same point was raised and I think possibly Frobisher Bay was the city used or the town used as illustration rather than Resolute Bay. An undertaking has been given to the honourable member that it is not the intention to pool the total Northwest Territories and the Yukon as one region. So in fact, you would not have the situation where Whitehorse was subsidizing Frobisher Bay or whatever it might happen to be.

The question really was where should the boundaries be in these various rate zones. I am just searching through my notes here and cannot lay hands on it. Even the Whitehorse town council indicated that they were interested in the Yukon and I think the term was peripheral economic areas or something of that nature. The feeling is that right now, and again this was indicated I believe earlier to the honourable member, that at the present time the Yukon would be acceptable as a rate zone. The only concern is that if it is too restrictive in the future it might well be that a more logical economic area might include some peripheral areas of the Northwest Territories which would work to the mutual benefit of both the Yukon and the adjoining parts of the Northwest Territories.

I do not profess any high degree of expertise in the area of power engineering but it is my understanding that studies that have been made in this area indicate which in the long run the honourable member might very well be working with such an amendment to the disadvantage of his own territory. My basis for suggesting that this may be the case is that these are estimates and one may argue with them but I am told that the suggested cost of developing power on the Pelly River for instance would be approximately $1,000 or possibly $1,200 per kilowatt and to develop comparable power on the Great Bear River, which of course is in the Northwest Territories and I should explain the Pelly River is in the Yukon, would involve costs of roughly $500 per kilowatt, substantially less. In other words, basically the potential power sources in the Yukon are higher cost power sources than those in some of the adjoining areas of the Northwest Territories. A potential development, of course, that hon. members are much more aware of than myself and very interested in is that of the Hudson Bay, the

[*Interpretation*]

Dans l'amendement que j'ai proposé, je me suis volontairement abstenu d'ajouter au Comité le fardeau de décider de la politique concernant l'établissement de zones dans les Territoires du Nord-Ouest. Il est plus difficile d'établir des zones de tarif dans les territoires du Nord-Ouest non seulement à cause de son immense superficie qui est de 1,300,000 milles carrés mais à cause de la diversité et de l'irrégularité de la disposition de ses collectivités . . .

Toutefois, dans le territoire du Yukon est soumis à une juridiction séparée en fonction de la limite géographique, il n'y a pas de problème à rétablir ensemble les zones de tarif le territoire du Yukon suivant les limites géographiques, et des preuves ont été fournies qui indiqueraient très clairement qu'une telle modification, si elle était acceptée, n'entraverait nullement les opérations de la Commission et pour toutes ces raisons j'incite les membres du Comité à l'accepter.

Merci monsieur le président . . .

Le président: Monsieur Buchanan.

M. Buchanan: Merci monsieur le président. Au cours des remarques initiales, qui, je crois ont été faites à ce sujet à la Chambre par le député du Yukon, le même point a été soulevé et je crois que Beach Bay est la ville qui a été citée comme exemple plutôt que Resolute Bay. On a donné l'assurance à l'honorable député qu'on n'a pas l'intention d'effectuer la fusion de tout le territoire du Nord-Ouest et du Yukon en vue de former une seule région. Aussi, en fait, où vous ne trouveriez pas de la situation où Whitehorse subventionnerait au Beach Bay ou quel que soit ce qui pourrait se produire.

La question qui s'est réellement posée a été de savoir où on devrait établir les frontières dans cette différente zone de tarif. Je cherche des renseignements dans mes notes mais je n'arrive pas à le trouver. Même le Conseil municipal de Whitehorse a fait savoir qu'il s'intéressait au Yukon et je pense que le terme employé était celui de régions économiques périphériques ou quelque chose de cette nature. Le sentiment est que présentement et je crois que cela a été exprimé précédemment à l'honorable député, le Yukon serait acceptable comme zone de tarif. La seule préoccupation est que si cela s'avère trop restrictif à l'avenir il est possible qu'une région plus économique puisse inclure certaines régions périphériques des territoires du Nord-Ouest ce qui serait établi au profit du Yukon et des régions limitrophes des territoires du Nord-Ouest.

Je ne prétends pas être un expert dans le domaine technique relatif à l'énergie, mais d'après ce que j'ai compris et les études qui ont été faites dans ce domaine indiquent qu'à la longue l'honorable député pourrait faire appliquer une telle modification aux avantages de son propre territoire. La raison pour laquelle je dis que ce sera peut-être local, repose sur le fait qu'il s'agit d'évaluation et on peut le discuter, il m'a été dit que par exemple, les frais possibles d'exploitation d'énergie électrique sur la rivière Pelly par exemple serait approximativement de l'ordre de $1,000 ou de $1,200 par kilowatt et pour exploiter une quantité comparable d'électricité sur la rivière Great Bear qui bien entendu se trouve dans le territoire du Nord-Ouest, et je devrais expliquer que la rivière Pelly se trouve dans le Yukon, les frais s'éleveraient à $500 par kilowatt, ils seraient donc sensiblement moins élevés. En d'autres termes fondamentalement les sources possibles d'électricité dans le Yukon sont des sources

[*Texte*]

lead zinc deposit, in the MacMillan-Pas area. I understand that to take a line down the Carmacks, we discussed this last evening, from Pelly would be roughly 70 miles and 130 to take it from Faro into the MacMillan-Pas area, for a total of roughly 200 miles.

Mr. Nielsen: Three hundred miles.

Mr. Buchanan: Seventy and 130.

Mr. Nielsen: I think it is closer to 300 or 280.

Mr. Buchanan: I am sorry. Are you including the section from Carmacks to Faro?

Mr. Nielsen: It could tie in.

Mr. Buchanan: I am just using the proposed new line. That section already exists. I am just adding 70 on the far end and 130 on this end which I believe comes to 200.

Mr. Nielsen: Sorry to interrupt.

• 1635

Mr. Buchanan: In addition, I understand that the length of line approximately running from Great Bear over to MacMillan Pass is 200 miles, so that you have roughly the same transmission distances of the same new line required to go from Great Bear to the MacMillan Pass as you have to go from Pelly to Carmacks, and then from Faro to MacMillan Pass. There may be differences in the cost of building these transmission lines, but they are not considered to be anywhere near as great as the difference in the cost of the power source.

Basically the point I am trying to make is that power could be laid in from the Great Bear River to the proposed MacMillan Pass development, and possibly to a smelter, maybe down in the Ross River area, for less than the comparable power could be developed and delivered to that same area from the granite development on the Pelly.

I suppose really all this is by way of explaining is that I think there should be some flexibility left to the Commission in determining exactly where the boundaries would go, and it would seem to me that the proposed amendment, which we will be hearing of shortly, I assume, of Mr. Orange's, would help to convince him that it would give an undertaking that the Territories in the North would be divided into more than one rate zone, thus taking out the eastern area which I believe is causing much of the concern to the member from the Yukon.

I would feel that basically one would be wiser to assume, if the undertaking is given that the areas will be divided, that the exact and precise boundaries will be left somewhat more flexible, since I think this would give the Commission more ability to divide the zones into more logical, economic hydro-power units, rather than if you made it strictly along the borders of the Yukon. Therefore, Mr. Chairman, I would be opposed to this proposed amendment.

[*Interprétation*]

d'énergie dont l'exploitation est plus coûteuse que celles qui existent dans les régions voisines des Territoires du Nord-Ouest. Bien entendu une source d'exploitation possible, et dont l'honorable député est plus au courant que moi et à laquelle il s'intéresse est la Bay d'Hudson, le gissement de plomb et de zinc qui se trouve dans la région de MacMillan Pass. D'après ce que j'ai compris pour installer les câbles de Valley jusqu'à Cormacks, nous en avons discuté hier au soir, il faudrait couvrir une distance de 70 milles et de 130 milles pour l'installer de Faro jusqu'à la région de MacMillan pass, soit en haut un total de 200 milles.

M. Nielsen: 300 milles.

M. Buchanan: 70 et 130.

M. Nielsen: Je pense que c'est voisin de 300 ou de 280.

M. Buchanan: Je m'excuse, y incluez-vous la section allant de Cormack à Faro?

M. Nielsen: On pourrait la compter.

M. Buchanan: Je parle de la nouvelle ligne proposée. Cette section existe déjà. J'ajoute simplement 70 au bout éloigné et 130 à ce bout, ce qui je crois donne 200.

M. Nielsen: Je m'excuse de vous avoir interrompu.

M. Buchanan: De plus, si je comprends bien la longueur de la ligne allant de Great Bear à MacMillan Pass est de 200 milles; la distance de transmission de Great Bear à MacMillan Pass est donc sensiblement la même que celle de Pelly Cormacks puis de Faro à MacMillan Pass. Il y a peut-être une différence dans le coût de construction de ces lignes de transmission, mais elle ne semble pas être aussi considérable que la différence du coût de la source de pouvoir.

J'essaie de prouver que le pouvoir de la Rivière Grand Ours pourrait alimenter le MacMillan Pass et possiblement une fonderie dans la région de Ross River; cette façon de procéder coûterait moins chère que de développer et livrer le pouvoir dans cette même région à partir du développement de granite sur le Pelly.

Je crois que l'on devrait laisser beaucoup plus de liberté à la Commission quand il s'agit de déterminer où seront les frontières et il me semble que l'amendement proposé dont monsieur Orange nous parlera bientôt, servirait à le convaincre que ce serait un commencement si les Territoires du Nord étaient divisés en plus d'une région retranchant la région de l'Est qui, je crois, intéresse particulièrement le député du Yukon.

Si on agit ainsi, les régions seront divisées, les frontières seront beaucoup plus souples puisque la Commission aura la possibilité de diviser les zones en unités hydroélectriques de façon beaucoup plus logique et économique que si l'on se limite aux frontières du Yukon. C'est pourquoi, monsieur le président, je m'oppose à l'amendement proposé.

[*Text*]

The Chairman: Mr. Thompson.

Mr. Thompson: On a point of order, Mr. Chairman. It occurs to me that before I vote on Mr. Nielsen's amendment, I would like to see, or become acquainted with, Mr. Orange's amendment. I am not saying that we debate the two at the same time. But could we have a copy before us?

The Chairman: Yes. I will ask the Clerk to distribute them.

Mr. Thompson: We can have a look at it and see what it is.

Mr. Nielsen: Mr. Chairman, may I reply to the remarks made by Mr. Buchanan first?

The Chairman: Mr. Nielsen, Mr. Orange indicated that he had some remarks to make.

Mr. Orange: Mr. Chairman, my initial reaction was not to support specific geographical areas, but I am afraid that Mr. Buchanan's ultimate remarks have placed me in the position of suggesting that maybe Mr. Nielsen's amendment is proper, in that I would hate to see power produced in the Northwest Territories at a substantially reduced rate, and be made available to the benefit of the Yukon. It is not that I suggest for one moment that we northerners do not stick together. But when it comes to the pocketbook, maybe we have to take another look at it.

I think there is a bit of a dilemma here. I can see Mr. Nielsen's concern with regard to having the Yukon established as a uniform rate.

I have two or three questions in this regard, and really that rate, as I see it, that he is talking about, the uniform rate for the Yukon Territory as one rate zone, would apply to Northern Canada Power Commission installations only. There is no other device whereby rates can be set, at the moment anyway.

Rates can be set on a uniform basis to include the private power companies. The effect of this would be that Northern Canada Power Commission—and I am not too sure how many plants they operate in the Yukon—would be required to have a uniform rate for those power plants. In those areas where they are involved in primary distribution and selling power to other utilities companies, I do not think this would be binding upon them.

• 1640

I would like Mr. Lowe, if he has an opportunity later possibly to add to what Mr. Buchanan has said in terms of the principle of putting together an area and letting the total area benefit. I am thinking of some of the major economic developments which have taken place in the last five or six years in the north, at both Anvil and Pine Point, where the power produced for both of these operations—and I could speak a little more forcefully for Pine Point—the benefits of the investment of the people of Canada in terms of plant and equipment and that have been primarily for one particular community because of the nature of the Act, in that the cost of the Teslin River Dam, the extension of the power line and everything were to the benefit primarily of Pine Point.

Yet the power line passed by Fort Smith, it is going into Resolution this year; it may possibly be going into Hay River. But there have been really no benefits to the people of the Territories as a result of the way the Act is written, in that the Commission was

[*Interpretation*]

Le président: Monsieur Thompson.

M. Thompson: J'invoque le Règlement. Avant qu'il y ait vote au sujet de l'amendement de M. Nielsen, j'aimerais connaître l'amendement de M. Orange. Je ne suggère pas que l'on étudie les deux amendements en même temps, mais nous pourrions en avoir une copie.

Le président: Je vais demander au greffier de vous en distribuer.

M. Thompson: Nous pouvons le lire et voir ce qui en est.

M. Nielsen: Monsieur le président, puis-je dire quelques mots concernant les remarques de M. Buchanan?

Le président: M. Nielsen, monsieur Orange a déjà indiqué qu'il avait quelques remarques à faire.

M. Orange: Monsieur le président, ma première réaction a été de ne pas appuyer les régions géographiques précises, mais j'ai bien peur que les remarques de M. Buchanan m'aient placé dans la position me permettant de suggérer que peut-être l'amendement de M. Nielsen est convenable; en effet, je suis contre le fait que l'on produise des pouvoirs dans les Territoires du Nord-Ouest à un taux réduit et que le Yukon en bénéficie. Je ne veux pas sous-entendre que les habitants du Nord ne se tiennent pas. Mais quand il s'agit du Livret noir, il faut peut-être y regarder de plus près.

Nous faisons face à un dilemme. Je comprends que monsieur Nielsen soit intéressé à ce qu'il y ait un taux uniforme au Yukon.

J'ai deux ou trois questions à ce sujet et ce taux, tel que je vois les choses, ne s'appliquerait qu'aux installations de la Commission d'énergie du Nord-Canadien. Il n'y a pas d'autres organismes qui peuvent établir des taux présentement.

Les taux peuvent être établis uniformément afin d'inclure les sociétés d'énergie privées. C'est donc dire que la Commission d'énergie du Nord-Canadien—et je ne sais combien d'usines ils ont dans le Yukon—devraient avoir un taux uniforme pour ses usines. Dans ces régions où ils s'occupent de la distribution primaire et de la vente du pouvoir à d'autres compagnies de service, je ne crois pas que ça leur ferait tort.

J'aimerais que M. Lowe, s'il en a l'occasion plus tard éventuellement ajoute à ce que M. Buchanan a dit en fonction du principe de rassembler une région et de faire bénéficier la région entière. Je fais allusion à quelques-uns des grands développements économiques qui ont pris place au cours des cinq ou six dernières années dans le Nord, à la fois à Anvil et Pine Point, où le pouvoir produit pour ses deux opérations—j'insiste un peu plus en faveur de Pine Point—les profits de l'investissement du peuple du Canada en termes d'usiner d'équipement et cela s'est produit principalement en faveur d'une communauté en particulier en raison même de la nature de la Loi, en ce sens que le coût du barrage de la rivière Testin, l'extension de la ligne hydro-électrique et tout a été fait pour le bénéfice de Pine Point surtout.

Cependant la ligne hydro-électrique passe par Fort Smith; elle se rendra jusqu'à Résolution cette année; elle se rendra éventuellement à Hay River. Mais comme conséquence de la façon dont la loi est

[*Texte*]

required to negotiate this rate on a break-even point with the mining company, rather than be in a position of suggesting that—and I would like to suggest this—that the mining company, which has made substantial profits, several times its investment, in the few years it has been in operation, might have somehow or other been required to pay a little higher rate which in effect would have benefited the residents of the Territories. So, Mr. Chairman, I am on the horns of a dilemma here; I frankly was opposed to the principle of specifying a specific geographical unit but on the basis of the arguments made by Mr. Buchanan I have no other choice but to support Mr. Nielsen.

Mr. Buchanan: If I could ask a question, Mr. Chairman. Did I understand you, Mr. Orange, to say that the rates would be uniform throught a zone?

Mr. Orange: This is my understanding.

Mr. Nielsen: That would be the eventual objective.

The Chairman: Mr. Orange, you asked Mr. Lowe if he would clarify a point. I wonder if with the consent of the Committee we could have that clarification.

Mr. Nielsen: On a point of order, Mr. Chairman . . .

The Chairman: If we do not have unanimous consent then we cannot.

Mr. Buchanan: No, but if I could just finish my question. I do not believe that initially certainly, maybe in the long run, but certainly not for a considerable time will this suggestion for rates within a zone be uniform. I just thought that point should be emphasized.

Mr. Orange: We are under a bit of a misapprehension then almost from the beginning.

Mr. Nielsen: On a point of order, Mr. Chairman. I am sure all Committee members want to be informed as fully as possible. However, it is a radical departure from procedure, and we always like listening to Mr. Lowe, who always is informative, but it is a radical departure from procedure once we are into a motion which has been put before the Committee to allow anyone other than members to engage in debate. I think that is what it would be if we did this.

The Chairman: You are quite correct, it would be a departure from normal procedure and we would require unanimous consent to do it.

Mr. Orange: Then I withdraw my request, Mr. Chairman.

The Chairman: If there is no further comment . . . Mr. Nielsen.

• 1645

Mr. Nielsen: Mr. Chairman, I had indicated to you previously that I wanted to ask Mr. Buchanan, with the greatest respect to Mr. Buchanan, what he has said concerning rates as a result of lower-cost power being produced either in the one jurisdiction or the other. I

[*Interprétation*]

rédigée, il n'y a pas eu de profits réels en faveur des habitants des Territoires, en ce sens qu'on a exigé de la Commission qu'elle négocie le taux en question sur un pied d'égalité avec la compagnie minière, plutôt que de la mettre dans une position telle qu'elle puisse proposer que—et je voudrais proposer ceci—que la compagnie minière qui a réalisé des profits substanciels, totalisant plusieurs fois son investissement, au cours des quelques années où elle a été en opération, puisse être amenée d'une manière ou d'une autre à payer un taux un peu plus haut lequel en effet aurait profité aux résidents des Territoires. Ainsi, monsieur le président, ce dilemme me met maintenant sur les épines; je m'opposais franchement au principe de spécifier une unité géographique spécifique mais en partant des arguments invoqués par M. Buchanan je n'ai d'autre choix que de supporter M. Nielsen.

M. Buchanan: Si je pouvais poser une question, monsieur le président. Vous ai-je entendu, monsieur Orange, dire que les taux seraient uniformes à travers une zone!

M. Orange: C'est bien ce que j'ai dit.

M. Nielsen: Ce serait l'objectif éventuel.

Le président: Monsieur Orange, vous avez demandé à M. Lowe de clarifier un point. Je me demande si avec le consentement du Comité nous pourrions avoir cette clarification.

M. Nielsen: J'invoque le Règlement, monsieur le président . . .

Le président: Nous ne le pouvons pas si nous n'avons pas le consentement unanime.

M. Buchanan: Non, mais si je pouvais uniquement finir ma question. Je ne crois pas qu'initialement sûrement, peut-être à la longue, mais sûrement pour une longue, période cette proposition pour des taux à l'intérieur d'une même zone soit uniforme. Je pensais simplement qu'on devrait insister sur ce point.

M. Orange: Alors nous avons procédé un peu par méprise depuis le commencement.

M. Nielsen: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je suis sûr que tous les membres du Comité désirent être informés aussi complètement que possible. Cependant, c'est s'écarté radicalement de la procédure, et nous aimons toujours écouter M. Lowe, qui est toujours instructif, mais c'est s'écarter radicalement de la procédure lorsque nous sommes à l'étude d'une motion dont le Comité a été saisi pour permettre à quiconque autre que les membres de s'engager dans le débat. Je crois que c'est que ce serait si nous faisions ceci.

Le président: Vous avez tout à fait raison, ce serait s'écarté de la procédure normale et nous aurions besoin d'un consentement unanime pour le faire.

M. Orange: Alors je retire ma requête, monsieur le président.

Le président: S'il n'y a pas d'autres commentaires . . .Monsieur Nielsen.

M. Nielsen: Monsieur le président, je vous avais dit auparavant que je voulais demander à M. Buchanan, avec tout le respect que je dois à Buchanan, ce qu'il a dit concernant les taux comme conséquence de la production de l'énergie électrique à taux réduit dans

[*Text*]

disagree most vehemently with him on his cost comparisons because even Mr. Lowe has stated that they are rank estimates only and that they are going into a in-depth study this summer on the Bear Lake rates so that we cannot use these as an argument. Even if we could they are irrelevant to the question which is raised by the amendment. It was clearly stated by Mr. Lowe yesterday that there is no impediment to costing power at the border between the Northwest Territories and the Yukon; if a plant development does go ahead in the Northwest Territories and power is supplied to the Yukon it can be costed there and paid for by the ultimate user. The reverse is also true. That being so, whether or not you accept that rebuttal to Mr. Buchanan's argument, it is simply not relevant to the amendment. Mr. Buchanan makes the point that in the House and in the Committee it has been reiterated that it is not the intention of the government nor the commission to apply profits made in one plant to losses suffered by another. If that is the intention of the government . . .

• 1645

Mr. Buchanan: No, on a point of order, Mr. Chairman, I do not believe that statement was made at all. I think, I was referring to the extreme ends of the geographic areas and I believe that is the statement, I mean there is no question, for instance, that if there are profits generated in Whitehorse that they would probably be assisting in Mayo or in Old Crow or within other communities. So I do not think that was ever the suggestion. It is just that, I think in your original suggestions you mentioned Frobisher being subsidized by Whitehorse and I was just discounting that remark for Alert.

Mr. Nielsen: I wonder, again with great respect because I do not want to offend my friend, if I might make my rebuttals complete before he rebutts my rebuttals. It was my clear understanding, and I made a note of the member's words when he was speaking and I think if members will check *Hansard* they will find that Mr. Buchanan did say in the House in introducing the legislation that it was not the intention of the government nor the commission to apply profits made in plant winners to plant losers, I am paraphrasing, and that reassurance was given to us by Mr. Hunt and my answer to those assurances, and Mr. Buchanan even referred to it as an undertaking, is that if the government feels so strongly about this, if it is not the intention of the government, then what in heaven's name is the objection to writing it into the legislation. In answer to that Mr. Buchanan says that the objection is that we must maintain flexibility and that if we do write such an amendment into this bill, the commission will not have the flexibility to develop power in one jurisdiction or the other and transport it to the other, but this argument is not relevant for the reasons that I have just explained; namely, that there is no problem presented technically or otherwise in costing power either at the site of its eventual use or at the boundary.

He also makes the point that the Whitehorse council referred in their brief and evidence before the Committee to a zone being established of the Yukon Territory and its peripheral economic areas. That has been explained by evidence which has been subsequently called before the Committee, where the explanation

[*Interpretation*]

l'un ou l'autre des secteurs. Je suis dans le plus profond désaccord avec lui sur sa comparaison des coûts parce que même M. Lowe a affirmé qu'ils étaient des ordres de grandeur seulement et que cet été ils étudieront à fond les taux Bear Lake de sorte que nous pouvons utiliser ceux-ci comme arguments. Même si nous le pouvions ils sont sans rapport à la question qui est soulevée par l'amendement. M. Lowe a clairement affirmé hier qu'il n'y a aucun empêchement à l'établissement du prix de revient de l'énergie à la frontière entre les Territoires du Nord-Ouest et le Yukon; si on procède à l'implantation d'usines dans les Territoires du Nord-Ouest et que l'on doit fournir l'énergie au Yukon le prix de revient peut y être établi et payé par le dernier usager. La contrepartie est également vraie. Étant donné qu'il en est ainsi, que vous acceptiez ou non cette réputation de l'argument de M. Buchanan, ce n'est pas important en ce qui a trait à la modification. M. Buchanan a bien indiqué que dans la Chambre et dans le Comité il a été réitéré que ce n'était pas l'intention du gouvernement ou de la Commission de prendre des profits réalisés dans un établissement pour couvrir les pertes subies par un autre. Si telle est l'intention du gouvernement . . .

M. Buchanan: Non, sur une motion d'ordre, monsieur le président, je ne crois pas que cette déclaration n'ait jamais été faite. Je pense, et je faisais allusion aux extrémités des régions géographiques et je crois que c'est ça la déclaration, je veux dire qu'il n'y a aucun doute par exemple que si des profits sont réalisés à Whitehorse qu'ils seraient probablement utilisés à Mayo ou à Old Crow ou à l'intérieur de toutes autres collectivités. Donc, je ne crois pas qu'on ait jamais voulu suggérer cela' C'est tout simplement, je crois que dans nos suggestions originales vous avez mentionné Frobisher comme étant subventionné par Whitehorse et je voulais tout simplement répéter cette remarque en ce qui a trait à Alert.

M. Nielsen: Je me demande, encore avec beaucoup de respect parce que je ne veux pas froisser mon ami, si je peux faire mes réfutations complètes avant qu'il réfute ma réfutation. Je croyais, et j'ai noté les paroles du député et je crois que si les membres vérifiaient le *Hansard* ils découvriraient que M. Buchanan a en effet dit dans la Chambre en présentant ce projet de loi que ce n'était pas l'intention du gouvernement ni de la Commission d'utiliser les bénéfices réalisés par les établissements rentables pour les donner à des établissements non rentables, je paraphrase, et que M. Hunt les a également assuré et ma réponse à cette déclaration auquel faisait allusion M. Buchanan en la considérant comme une promesse, est que si le gouvernement n'a pas cette intention, donc pourquoi mon Dieu s'oppose-t-on à l'écrire dans le projet de loi. Comme réponse, monsieur Buchanan affirme que l'objection est que nous devons conserver une flexibilité et que si nous insérons une telle modification dans le projet de loi, la Commission n'aura pas la flexibilité pour développer son pouvoir d'action dans une juridiction ou dans une autre et de la transférer et le transférer à une autre, mais cet argument n'est pas pertinent pour les raisons que je viens justement d'expliquer; notamment, qu'il y a aucun problème technique ou autres pour déterminer le coût de l'énergie électrique soit sur les lieux que son utilisation devant être ou à la frontière.

Il a également précisé que le Conseil de Whitehorse a fait allusion dans leur mémoire et dans leurs témoignages devant le Comité à une zone qu'on était en train d'établir dans le territoire du Yukon et dans cette région économique limitrophe. Tout ceci nous a été

[*Texte*]

was that what was intended was the supply of power generated in the Yukon Territory to the embryo development at Adanac, just across the Yukon Territory, British Columbia boundary, and that was the whole purpose of the city council referring to the economic peripheral area.

That also was the evidence of Mr. Wright who appeared here a week last Thursday on behalf of the Chamber of Commerce. He said also that generated sources of power in the Yukon are high cost sources in comparison with those in the Northwest Territories and this is a generalization which I am sure upon reflection he would want to amend. If he wants to compare on the basis of the extremely incomplete information available now to NCPC in the absence of their in-depth study of the Bear River project, he wants to confine it to that, I think he may have a point, but to generalize, I think does a disservice to the other very low cost areas of generation in the Yukon. Even if power is generated at lower cost at Bear River, nothing about that assertion is going to impede development in the future of the Yukon, because if it is produced at a lower cost there, it can still be fed into the development of the Yukon and be costed, either at the boundary or at its ultimate source of use, with the benefits going to the Northwest Territories where the power is generated, and being able to be applied to rate reductions in present higher-cost areas in the Northwest Territories.

If the Committee members will refer to the material which has been adduced in these Committee hearings with respect to the cost of producing power, I think they will find that generally throughout the Northwest Territories, on the average the costs of producing and distribution are much higher than those of the Yukon. So that any benefit that can flow from developments in the Northwest Territories should be applied to those high-cost areas.

• 1650

The point was made by Mr. Orange in passing that he was concerned that the rates that might eventually be established if the amendment were to pass would be applicable to N.C.P. rates only, and by inference he was concerned that the private companies' generating and distribution rates would be applicable within the rate zone.

However, in a subsequent amendment—and I think that it has to be considered, Mr. Chairman, as a package here. I have not put it yet, but I would ask the Committee Clerk to distribute my second amendment, which answers the point raised by Mr. Orange, and that is an amendment which would subject the commission's activities to a public utilities commission.

That is in essence the answer, that if the second amendment which I intend to propose passes, it will mean that the rates and activities of the N.C.P.C. would be subject to a public utilities commission, and of course private companies would be subject to the jurisdiction of the local territorial councils and any public utilities legislation which exists in the respective territories.

There is another argument that was made here very forcefully by the representatives of Yukon Electrical and by some other members.

[*Interprétation*]

expliqué par des témoignages qui ont été présentés par la suite devant le Comité, et l'explication était qu'on avait l'intention de fournir de l'énergie électrique produite dans le Yukon à un développement embryonaire à Adanac, à la frontière de la Colombie-Britannique, juste à l'extérieur du Yukon et que c'était la raison pour laquelle le Conseil municipal a fait allusion à cette région économique limitrophe.

C'était également le témoignage de M. Wright au nom de la Chambre de commerce, ce monsieur a témoigné devant le Comité la semaine dernière. Il a également dit que les sources d'énergie électrique dans le Yukon sont plus dispendieuses en comparaison de celles du Territoire du Nord-Ouest et qu'il s'agissait d'une généralisation que je suis certain d'après réflexion il aimerait modifier. S'il veut comparer en se fondant sur les renseignements tout à fait imcomplets maintenant à la disposition du NCPC en l'absence de leurs études approfondies du projet de la Bear River, s'il veut se limiter à cela, je crois qu'il a raison, mais de généraliser, je crois que cela n'est pas rendre service aux autres régions du Yukon produisant de l'énergie électrique à un coût très bas. Même si le coût de production d'électricité est moins élevé à Bear River, rien de cette déclaration aidera la mise en valeur future du Yukon, parce que si elle est produite à un coût inférieur à cet endroit, elle peut toujours alimenter la mise en valeur du Yukon et son coût peut être fixé, soit à la frontière où elle sera utilisée ultérieurement, et les bénéfices iront aux Territoires du Nord-Ouest où l'électricité sera produite, et étant capable d'être appliquée à des réductions de taux dans les présentes régions de coûts élevés dans les Territoires du Nord-Ouest.

Si les membres du Comité veulent se référer au matériel qui a été présenté aux séances du présent Comité au sujet du coût de la production d'énergie, je crois qu'ils trouveront que, en général, à travers les Territoires du Nord-Ouest, les coûts en moyenne de production et de production sont beaucoup plus élevés que ceux du Yukon. De sorte que les bénéfices qui peuvent émerger des mises en œuvre dans les Territoires du Nord-Ouest soient appliqués aux régions où les coûts sont élevés.

Monsieur Orange a soulevé la question qu'il s'inquiétait des taux qui pourraient éventuellement être établis si l'amendement était adopté et devenait applicable aux taux de la NCP seulement, et en ce rapport, il s'inquiétait que les taux de production et de distribution de sociétés privées seraient applicables dans cette zone de taux.

Toutefois, dans un amendement subséquent,—et je crois que ceci peut être considéré monsieur le président comme un paquet. Je n'ai pas présenté jusqu'ici mais j'aimerais demander au Greffier du Comité de distribuer mon deuxième amendement, qui répond à la question soulevée par M. Orange, et c'est un amendement qui soumettrait les activités de la Commission à la Commission des utilités publiques.

Tel est le point de la réponse, c'est que si un deuxième amendement que j'avais l'intention de proposer est adopté, il voudrait dire que les taux des activités de la NCPC seraient assujettis aux directives de la Commission des utilités publiques, et, bien entendu, les sociétés privées seraient assujetties à cette juridiction des conseils territoriaux locaux et toute loi concernant les utilités publiques existant présentement dans les Territoires respectifs.

[*Text*]

It has a direct bearing on the amendment now before the Committee and the amendment that is contained in the bill. That is that there exists the possibility that if the amended Clause 10 as it is now contained in the bill is passed, it would put the Northern Canada Power Commission in the position of forcing private companies to the point where they have to phase out by the process of attrition.

They asked, and they have asked in the past—they asked two years ago when this Committee was considering the same bill—they asked for a direct answer from the government or from the commission as to what their intentions were. Hay River is a good example of private and public competition now.

If it is the intention of the government or the commission to phase out private power in the North, then the private companies want a direct answer and they want an offer to be made—and this is only fair—for the purchase of their whole plan. So whether you are an advocate of public or private power, surely the fair thing to do with the private operators—if you are a believer in public power—is to tell them whether or not there is going to be an assumption by the government of the role of power generator and distributor in the North.

If that is going to be the policy, say so and make an offer to the private developers so that they can get out without having to wither on the vine. The mere fact that the possibility exists for this happening should arouse in all fair-minded persons a desire to avert it. And my submission is that the amendment which I have proposed would avert just that.

Dealing for a moment with Mr. Orange's amendment, which has not yet been put, but copies of which are before us . . .

The Chairman: I think we had better have Mr. Orange's amendment before the Committee before we start discussing it.

Mr. Nielsen: Very well. Dealing with an anticipated argument, Mr. Chairman, that it would be a sufficient amendment to meet the observations I have raised simply to propose that the commission divide the area served by it into two or more rate zones is insufficient. The amended Clause 10 as it now stands in the bill before us and the amended section 22 in section 9 of the bill, on page 4 of the bill, have to be taken together. I made this point last night.

• 1655

The Chairman: Mr. Nielsen, I wonder if I could ask you a question on that point. Is it not correct that the Chamber of Commerce from Whitehorse, when they testified before this committee, indicated that it would satisfy them if there was some indication somewhere in the bill that there would be more than one rate zone, and that the point that you have raised would satisfy that objection?

Mr. Nielsen: No, I do not read the committee proceedings that way, Mr. Chairman. As you are aware, I was away when the Chamber testified through Mr. Wright, but I have re-read their brief, and their brief makes the point quite clearly that they would like the Territory and its economic periphery established as a separate rate zone. When Mr. Wright did testify here, he too was referring to Adanac. It was only upon questioning and, with respect, somewhat

[*Interpretation*]

La *Yukon Electrical* et tout autre membre de cette Association pourrait présenter un autre argument très solide. Il touche directement l'amendement dont notre Comité est présentement saisi et l'amendement qui est contenu dans le Bill. Il s'agit de la possibilité que si l'article 10 est amendé selon le présent Bill et adopté, il passera la Commission de l'énergie du Nord-Canadien dans la production de forcer les sociétés privées de quitter le marché.

Elles ont demandé, et elles l'ont demandé dans le passé—elles l'ont demandé il y a deux ans lorsque notre Comité examinait le présent Bill—elles ont demandé pour une demande directe du Gouvernement ou de la Commission quant à leurs intentions. Hay River est un bon exemple de la concurrence publique et privée présentement.

Si le Gouvernement ou la Commission a l'intention d'éliminer progressivement l'énergie privée dans le Nord, alors les sociétés privées doivent avoir une réponse directe—et ce n'est que juste—pour l'achat de tous leurs systèmes. Donc que vous soyez ou non préconisants de l'énergie privée ou publique, la juste chose certainement envers les exploitants privés—si vous êtes en faveur de l'énergie publique—ait de lire si oui ou non il y aura une prise par le Gouvernement du rôle de générateur et de distributeur de l'énergie électrique dans le Nord.

Si ce sera la politique, dites-le et faites une offre aux développeurs privés afin qu'ils puissent s'en sortir sans perdre leur chemise. Le simple fait de cette possibilité pourrait réveiller chez les gens bien pensant un désir de l'éviter. Et ma proposition est que l'amendement que j'ai présenté l'éviterait.

Parlant pour un moment de l'amendement de M. Orange, qui n'a pas encore été mis au vote, mais dont les exemplaires sont devant nous . . .

Le président: Je crois que l'amendement de M. Orange devrait être présenté au Comité avant que nous commencions à l'examiner.

M. Nielsen: Très bien. Parlant d'un argument anticipé, monsieur le président, que l'amendement suffirait à répondre aux observations que j'ai faites, simplement de proposer que la Commission divise la région qu'elle dessert en deux ou trois zones de taux ne serait pas suffisant. L'article 10 modifié comme il l'est maintenant dans le projet de loi et l'article 22 dans l'article 9 qui se trouve à la page 4 du bill, doivent être considérés ensemble. J'ai précisé ce point hier soir.

Le président: Monsieur Nielsen, permettez-moi de vous poser une question à ce sujet. Est-ce exact que la Chambre de Commerce de Whitehorse, lorsqu'elle a comparu devant nous, a bien dit qu'elle serait satisfaite s'il y avait une indication quelque part dans le bill qui spécifierait qu'il y aurait plus qu'une zone établie et que ce que vous avez soulevé pourrait remplir cette demande?

M. Nielsen: Je n'ai pas lu les comptes rendus du Comité de cette façon, monsieur le président. Comme vous le savez, j'étais absent lorsque la Chambre de commerce a comparu et ce par l'intermédiaire de M. Wright, mais j'ai relu leur mémoire et on y précise bien clairement qu'ils aimeraient que le territoire et sa périphérie économique soient établis comme zone tarifaire séparée. Lorsque M. Wright a comparu devant nous, il parlait d'Adanac. C'est simplement

[*Texte*]

leading questioning by Mr. St. Pierre that Mr. Wright was induced to depart from that position

The position, I submit, is put by the Chamber in their brief, and it is put quite clearly and quite succinctly.

I may just finish the point that I am making with respect to the expected argument that the division of an area into two or more rate zones will not suffice, because on page 4 of the bill, the amended section 22 deals not only with rates, but it deals with the surplus amount in the special account being used for the expansion, extension or improvement of any plant, and I emphasize that word "any". So the bill now contains, by that amended section 22, the power in the Commission, if it is passed in that form, to apply the moneys in the surplus account or the special account of the Commission on the whole of its operations for the extension, improvement or expansion of any plant. In other words, it can use moneys that are generated by the surplus amount in the special account at Yellowknife for the improvement of facilities in the Yukon. It can use its biggest moneymaker in the Yukon at Whitehorse to expand, extend or improve plants at Alert or anywhere else where the Commission wants to establish generating and distribution facilities.

It was clearly indicated here last night that there has been a very positive shift in government policy, and whereas it was impossible to get the Commission to take over the Department of Northern Affairs plants in the past throughout the North, now that is the positive declaration of policy, and obviously there is going to be a great expansion of the Commission's activities in this regard in the immediate future.

All of these arguments, surely, should commend themselves to the fairmindedness of the committee, and also all of the other arguments about the future economic development and the reasonable desires for the eventual creation of rate equalization within the Yukon should commend themselves to members and to the acceptance of this amendment.

The Chairman: Mr. Buchanan.

Mr. Buchanan: I have just a couple of very brief remarks, Mr. Chairman. I am really on the horns of a dilemma. I do not think I should try to rebut it very vigorously, because I stand in good stead of losing the support of Mr. Orange. I think it is rather remote that I will move Mr. Nielsen off his position. So I think I should go rather gently in my endeavours to rebut.

There are just a couple of comments. One is the idea of being left with very large profits being generated in Whitehorse. As the member is well aware, last year it did show a substantial surplus, but this was by reason of the one-year deferral of principal and interest repayment, and the anticipated surplus this year is only $4,000. I think the point to make is that the "profits" we are looking at are relatively small amounts of dollars.

The final point I would like to make is about the suggestion dealing with the idea that there was no suggestion that funds from one plant would go to another. If I could just quote from what was said in the House:

• 1700

> The proposed amendment would allow more flexibility in setting rates. Most provincial utilities already enjoy some such similar measure. Rather than operating each plant on a

[*Interprétation*]

à la suite de questions de M. St. Pierre que M. Wright en est venu à abandonner cette idée.

Cette idée que je propose est avancée par la Chambre dans son mémoire et elle le fait clairement et d'une façon succincte.

J'aimerais terminer en disant que la division d'une région en deux zones tarifaires établies ne suffirait pas, car à la page 4 du bill, l'article 22 qui est modifié ne traite pas seulement des taux mais il traite aussi du montant du surplus accumulé et qui servira aux installations, extentions de l'expansion ou de l'amélioration de toute installation, et j'insiste sur le mot «toute». Le bill comprend donc, en vertu de cet article 22 modifié, le pouvoir pour la Commission s'il est adopté comme tel, pour se servir des montants du surplus accumulé ou du montant spécial de la Commission pour s'occuper d'installations, d'extensions, de l'expansion ou de l'amélioration de toute installation. En d'autres mots, elle peut se servir des montants qui proviennent du surplus accumulé dans le compte spécial à Yellowknife pour l'amélioration des installations dans le Yukon. Elle peut se servir de cet argent au Yukon à Whitehorse pour l'extension, l'expansion ou l'amélioration d'installations à Alert ou partout ailleurs où la Commission désire établir des installations de distribution ou de production.

On a indiqué clairement hier soir qu'il y avait eu un revirement très positif dans l'action du gouvernement, et quoiqu'il était impossible que la Commission s'occupe des installations du ministère des Affaires indiennes et du Développement du Nord dans le passé, maintenant on a démontré positivement l'action gouvernementale et la Commission pourra connaître une grande expansion dans un avenir proche.

Les membres du Comité devraient tenir compte de ces arguments et aussi tous les autres arguments concernant l'expansion économique future et des désirs raisonnables pour la création éventuelle d'une égalisation des taux au Yukon. Les membres devraient donc tenir compte de ces arguments lorsque viendra le temps de voter l'amendement.

Le président: Monsieur Buchanan, vous avez la parole.

M. Buchanan: Je n'ai que quelques brèves remarques à faire, monsieur le président, Je fais face à dilemme. Je ne crois pas que je devrais essayer de réfuter rigoureusement cet argument, car je risque de perdre l'appui de M. Orange. Donc j'essaierais gentiment de réfuter ces arguments.

Voici une couple d'observations. Une concerne la possibilité de très larges profits qui pourraient être faits à Whitehorse. Comme le député le sait, il y a eu un surplus important l'année dernière, mais il s'agissait d'un intérêt d'un an et cette année on croit que le surplus ne sera que de $4,000. Je crois donc que les «profits» auxquels nous nous attendons sont assez peu élevés.

Ma deuxième observation concerne la proposition voulant que les surplus d'une installation ne soient pas envoyés à une autre installation. Permettez-moi de rappeler ce qui a été dit à la Chambre:

> L'amendement proposé permettrait une plus grande souplesse dans l'établissement des taux. La plupart des services provinciaux jouissent déjà de quelques mesures semblables.

[*Text*]

self-sustaining basis the commission would in future be allowed to base its rates on regional costs and to work towards some measure of rate equalization where that was felt to be desirable.

Obviously, if there is any surplus generated in one plant it would go to help another one.

Mr. Nielsen: Mr. Chairman, I would like to answer those two points raised by Mr. Buchanan.

In the first place I reiterate that whether or not there was a large profit at the Whitehorse operation is not relevant to this amendment. All that we in the Yukon are asking for, and it is also the legitimate desires of the people of the Northwest Territories as far as the evidence that we have heard is concerned the Deputy Mayor of Yellowknife appeared and gave testimony to this effect, and there was an appendix last night to our proceedings of representations made by the Hamlet of Pine Point to the same effect – all we are asking is that the revenues generated in one jurisdiction be applied to the benefit of the users, of the consumers in that jurisdiction. That is all that this amendment proposes. It proposes simply that rate equalization is a good thing within the jurisdictions and that the consumers, who have after all generated the income, should be the people to benefit.

Again Mr. Buchanan has by inference, and I am trying to be ultra fair with him, suggested that the commitment was never given; that there would not be revenues generated in one jurisdiction and applied in the other. When I speak of jurisdictions I speak of the two separate territories and that is not my recollection. My recollection was that the clear intention was expressed not only by him, but also by Mr. Hunt that there was no intention of the Commission to use revenues in the Yukon for the subsidization of losers in the Northwest Territories and vice versa. If that is the case, if that is the government's intention, and if that is the Commission's intention surely there could be no objection to writing that intention into the proposed Act.

Amendment negatived.

The Chairman: We now have before us a motion by Mr. Orange.

Mr. Nielsen: Mr. Chairman before you proceed with Mr. Orange's motion, might I put the other amendment that I have to Clause 3?

The Chairman: All right Mr. Nielsen.

Mr. Nielsen: The Committee has heard evidence from witnesses verbally and in written form and in not one instance has it deviated from the recommendation that the rates of the Commission be subjected to the jurisdiction of a public utilities board or commission. The amendment that I now propose would subject the Commission's rates and its charges to the jurisdiction of public utilities commissions within the Yukon Territory and within the Northwest Territories respectively. The amendment now before you will have to be reworded slightly because I had anticipated that the Commitee would be generous and accept the amendment which was just defeated. So the amendment now before us should read as follows:

[*Interpretation*]

Plutôt que d'opérer chaque installation sur une base de l'autogestion, la Commission pourrait éventuellement fixer ses taux sur les coûts régionaux et travailler sur les mesures nécessaires à l'égalisation des taux où cela est désirable.

Évidemment s'il y avait un surplus dans une installation particulière, ce surplus servirait à aider une autre installation.

M. Nielsen: Monsieur le président, je voudrais répondre à deux points soulevés par M. Buchanan.

Premièrement je répète que le fait qu'il y a eu des profits ou non des profits considérables, dans l'opération Whitehorse, cela n'a aucun rapport avec cet amendement. Tout ce que nous demandons nous du Yukon, et c'est aussi le désir légitime des gens des territoires du Nord-Ouest autant l'évidence que nous avons entendue concernant le maire de Yellowknife qui est apparu et qui a donné son témoignage à cet effet, et il y a eu l'appendice hier au soir à propos de nos procédures de représentations qui sont faites par le «Hamlet of Pine Point» au même effet. Tout ce que nous demandons est que les revenus engendrés dans une juridiction soient opposés aux bénifices des usagers et des consommateurs de cette juridiction. C'est tout ce qui est proposé dans cet amendement. L'amendement propose simplement que l'égalisation des taux est une bonne chose à l'intérieur d'une juridiction et que les consommateurs, qui après tout engendrent le revenu, devraient en être les bénificiaires.

Encore une fois, M. Buchanan, a par référence, et j'essais d'être le plus juste possible avec lui, suggérer que nos engagements n'avaient jamais été donnés, qu'il n'y aurait pas de revenu engendré dans une juridiction partagée dans une autre. Quand je parle de juridiction je parle de deux territoires séparés, et cela ne correspond pas à ma façon de penser. Ma façon de penser était l'intention clairement exprimée par lui et aussi par M. Hunt, que la Commission n'avait nullement l'intention d'utiliser les revenus du Yukon pour subventionner les défavorisés du territoire du Nord-Ouest et vice-versa. Si c'est le cas, si c'est l'intention du gouvernement, et si c'est aussi l'intention de la Commission il ne devrait y avoir aucune objection sûrement à écrire cette intention dans la loi proposée.

L'amendement est rejeté.

Le président: Nous avons maintenant une proposition de M. Orange.

M. Nielsen: Monsieur le président, avant de procéder avec la proposition de M. Orange, puis-je mettre l'autre amendement que j'ai à l'article 3.

Le président: Très bien, monsieur Nielsen.

M. Nielsen: Le Comité a entendu les témoins faire des représentations d'une façon verbale et écrite et pas un seul instant cela a dévié de la recommandation selon lesquels les coûts de la Commission seraient soumis à la juridiction d'une Commission ou d'une direction de service publique. L'amendement que je propose maintenant soumettrait que la Commission et les charges à la juridiction des commissions des services publics à l'intérieur du Yukon et des territoires du Nord-Ouest respectivement. L'amendement proposé devant aura a être récomposé quelque peu parce que j'anticipais que le Comité serait généreux et accepterait que l'amendement qui vient juste d'être défait, alors l'amendement qui est maintenant devant nous se lit comme suit:

[*Texte*]

• 1705

That Bill C-193 be amended by adding to Clause 3 thereof next after line 23 on page 2 the following: "10. (a) The Commission shall be deemed to be a public utility within the meaning and for the purposes of any ordinance of the Yukon Territory or Northwest Territories that provides for the regulation of the operation of any system, works, plant or equipment for the production, transmission, delivery or furnishing of electricity and the provisions of any such ordinance shall apply *mutatis mutandis* to the Commission."

That transfers jurisdiction from the federal government, if this amendment is accepted, to the territorial administrations so that the activities of the Commission will be subject to public utilities boards set up within the Territories.

The Territorial Councils now have respective jurisdictions over private enterprise that generates and distributes electrical energy. In this fashion, if this amendment were accepted, both the public distributor and the private distributors would be subjected to public utilities commission's jurisdictions.

The Chairman: Mr. Nielsen, the Chair has some doubts whether or not this amendment is in order. In effect, as you have just finished stating, you are asking that jurisdiction over this Commission be, at least in part, subjected to a secondary body namely, the Territorial Council of the Yukon Territory and of the Northwest Territories.

It appears to the Chair initially that this amendment is not in order, that we are changing an object of the Bill. We are making a very substantial change if we adopt the amendment you have proposed and I do not think that is in order. I would be prepared, if you insisted, to obtain further advice from the law officers of Parliament before making a final ruling but certainly my initial reaction is that it is not in order.

Mr. Nielsen: May I speak to that, Mr. Chairman. In the preparation not only of this amendment, but of all of the amendments which I am submitting to the Committee this afternoon, I had the assistance of one who was for many years employed by a law officer of the House of Commons under Dr. Ollivier and later in the Senate. I submit to you that his experience, and we have discussed this point, should commend itself to the Chair in deciding the regularity of the motion.

• 1710

I must insist, Mr. Chairman, with respect, that if you continue in your preliminary views that you obtain the advice of the law officers of the House. In the meantime, let me submit to you that there is ample precedent of this kind of amendment. It is not out of the ordinary at all for the Parliament of Canada to delegate powers to the Territorial Council. This has been done at the passage of the Yukon Act and this was recently amended last session to increase the transfer of those powers in matters such as the administration of justice.

It is also done in other federal legislation, but I think the best example I can impress upon you Mr. Chairman, is the Yukon Act itself, where the Parliament of Canada has, in effect, delegated all of its legislative-making function, except in the field of natural

[*Interprétation*]

Que le Bill C-193 soit modifié par l'adjonction à l'article 9, à la suite de la ligne 25, page 2, de ce qui suit:

«(2) La Commission est cencée être un service public au sens et aux fins de toute ordonnance du Territoire du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest qui prévoit la réglementation de l'exploitation d'un réseau, d'ouvrages, d'installations ou d'outillage destinés à la production, au transport, à la distribution ou à la fourniture d'électricité et les dispositions de cette ordonnance s'appliquent *mutatis mutandis* à la Commission.»

Si cet amendement est adopté, la compétence du gouvernement fédéral sera transférée aux administrations des territoires de sorte que l'activité de la Commission sera soumise aux commissions de services publics établies dans les Territoires.

A l'heure actuelle, les conseils des Territoires ont des compétences respectives sur l'entreprise privée qui produit et distribue l'énergie électrique. Ainsi, si cet amendement est adopté, l'entreprise privée et publique dans ce domaine relèveraient de la compétence des commissions de services publics.

Le président: Monsieur Nielsen, le président a l'impression que cet amendement n'est pas recevable. En effet, d'après la citation que vous venez de nous faire, vous demandez que la compétence sur cette Commission soit, du moins en partie, soumise à un organisme secondaire, soit le Conseil territorial du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest.

Le président estime que cet amendement est irrecevable, qu'il déroge de l'un des objectifs du bill. Nous apporterions une modification importante au bill si nous adoptions l'amendement que vous proposez, et je ne crois pas qu'il soit recevable. Je suis prêt, si vous insistez, à demander l'avis des légistes du Parlement avant de porter un jugement final, mais je suis d'abord porté à croire qu'il est irrecevable.

M. Nielsen: Puis-je m'exprimer là-dessus, monsieur le président? Lorsque j'ai préparé non seulement cet amendement mais tous les amendements que je propose au Comité cet après-midi, j'étais aidé de quelqu'un qui a travaillé pendant de nombreuses années pour un légiste de la Chambre des communes du temps de M. Ollivier et plus tard du Sénat. Son expérience, nous en avons parlé, devrait inciter le président à juger recevable cette motion.

Il faudrait, monsieur le président, si vous désirez continuer à parler de discussions préliminaires, que vous obteniez l'avis de légistes de la Chambre. D'ici là, permettez-moi de vous rappeler qu'il y a nombre de précédents à ce genre d'amendement. Il n'y a rien d'extraordinaire à ce que le Parlement du Canada délègue des pouvoirs au Conseil territorial. C'est ce qui a été fait lors de l'adoption de la Loi sur le Yukon qui a été modifiée à la dernière séance afin d'augmenter le transfert de compétence telle celle de l'administration de la justice.

Ce transfert de pouvoirs se retrouve dans d'autres lois fédérales, mais je crois que le meilleur exemple que je puisse vous donner, monsieur le président, est celui de la Loi sur le Yukon elle-même, dans laquelle le Parlement du Canada a, effectivement, délégué tous

[*Text*]

resources now, to what you have been pleased to call a secondary body.

That is all that this motion attempts to do, to transfer yet another one of those. It does not even go that far because it does not suggest that legislative-making powers be transferred at all. With respect to the anticipated argument that it might create a charge, I think that such an argument, needless to say, would be empty since any charge that is created would be a charge, if at all, upon the Territorial administration and not upon the federal administration.

The Northwest Territories, of course, and the Yukon, have this kind of legislation right here in the works and you, Mr. Chairman, and members will recall that it was the recommendation of the representative of the Yukon Council when he was here, that rates of both private and public power generators and distributors should be subject to the jurisdiction of a public utilities commission.

The Chairman: Are there any further comments on this point of order.

Mr. Buchanan: Not on this point of order, no. Mine would be on the amendment if the amendment is allowed.

The Chairman: The Chair, I think, will have to ask for the patience of the committee in obtaining some legal advice on it. I am not convinced that this amendment, as proposed, is within the powers of our committee at the moment to deal with.

It is unfortunate that there is no easy reference which the Chair could have available for an instant decision on this, but I regret that it is just not available and I will not make that decision now.

Mr. Buchanan: I am just wondering possibly if there is a grey area of uncertainty, Mr. Chairman, maybe the motion could be allowed to stand and we could vote on it.

I think this was discussed possibly with another motion last evening, which was in a grey area. Maybe the best procedure would be to let it stand and then simply discuss it and vote upon it.

The Chairman: We will have to stand this particular amendment and proceed to the other proposed amendments on the other clauses. We will have to stand this clause.

Mr. Deakon: We will have to adjourn, too, if my friend leaves before passing any more.

Mr. Robinson: We have not passed anything anyway; he might as well leave.

Mr. St. Pierre: Before I do, Mr. Chairman, I know this is a point of order now, but could I ask for some information on this even though the motion is not before us at the moment?

It is my understanding, and Mr. Lowe could correct me, that there is one small plant in British Columbia still operated by NCPC. I do not know whether that is so or not.

• 1730

My question then is to Mr. Nielsen. Would you suggest that the NCPC plant in British Columbia should by the logic of your

[*Interpretation*]

ses pouvoirs législatifs sauf, cependant, dans le domaine des ressources naturelles, à ce qu'il vous a plu d'appeler un organisme secondaire.

Cette motion ne vise qu'à déléguer un autre de ces pouvoirs. Elle ne va même pas si loin car elle ne stipule pas que les pouvoirs législatifs sont transférés du tout. Quant à l'argument anticipé voulant que cette motion puisse créer une charge, je crois qu'un tel argument, il va sans dire, est vide de sens puisque aucune charge qui soit créée, s'il y en avait, dépendrait de l'administration territoriale et non pas de l'administration fédérale.

Les Territoires du Nord-Ouest, bien sûr, et le Yukon, ont présenté pour fins d'étude ce genre de loi et vous, monsieur le président, et messieurs les membres vous vous rappellerez que le représentant du Conseil du Yukon avait recommandé lorsqu'il est venu ici que les taux des entreprises de production et de distribution d'énergie publique et privée soient assujettis à la compétence de la Commission des services publics.

Le président: Y a-t-il d'autres remarques au sujet du rappel au Règlement?

M. Buchanan: Non. Ma remarque porterait sur l'amendement si je peux poser des questions sur cet amendement.

Le président: Le président devra demander aux membres du Comité d'attendre que nous obtenions quelque avis juridique à ce sujet. Je doute que cet amendement, tel qu'il a été proposé, relève de la juridiction de notre Comité.

Il est regrettable qu'il n'y ait aucune référence qui puisse aider la Cour a prendre une décision à ce sujet. Je le regrette, mais je ne prendrai aucune décision à l'heure actuelle.

M. Buchanan: S'il est question d'incertitude, monsieur le président, on peut la réserver et voter.

Hier soir, nous avons parlé d'une motion où il était question d'incertitude. Il serait peut-être mieux de la réserver et ensuite d'en discuter et de voter.

Le président: Nous devrons réserver cette motion et passer à d'autres amendements sur les autres articles. Nous devons réserver cet article.

M. Deakon: Nous devrons également ajourner si notre ami quitte la pièce avant que quelque autre amendement ne soit adopté.

M. Robinson: Nous n'avons rien adopté de toute manière. Il ferait aussi bien de partir.

M. St. Pierre: Avant de m'en aller, monsieur le président, je sais qu'il s'agit d'un rappel au Règlement, mais puis-je demander quelques renseignements à ce sujet même si la motion est réservée à l'heure actuelle?

Je crois comprendre, et M. Lowe peut me reprendre, qu'il y a une petite usine en Colombie-Britannique qui dépend encore de la CENC. Cependant, je n'en suis pas certain.

Ma question est alors adressée à M. Nielsen. Opposeriez-vous que la Centrale de la Commission d'énergie du Nord canadien qui se

[*Texte*]

amendment be subject to the British Columbia Public Utilities Commission for the establishment of those rates?

Mr. Nielsen: The amendment was a package. Economic periphery are the magic words here and to be logical the operation at Field should be subjected to the Public Utilities Commission in the Yukon?

Mr. St. Pierre: Is that Field.

Mr. Nielsen: Is not that the location of the plant in British; Columbia?

Mr. St. Pierre: Yes, it is about 500 miles distance from your border, though, from your nearest border.

Mr. Nielsen: In my view the NCPC should not be in British Columbia but they are there. There is no reason why a public utilities commission, the talent for which would likely be drawn from British Columbia, which is where we draw most of our talent from in the first place, would be subjected to a Yukon utilities commission. Similarly, the one in Northern Saskatchewan would be subjected to the Northwest Territories Public Utilities Board.

Mr. St. Pierre: I do not think you would find strong agreement among British Columbians on that point.

Mr. Nielsen: Mr. Bennett has expressed a similar view.

The Chairman: Perhaps before we lose our quorum we could pass Clause 5 which was the subject of Mr. Rock's amendment last night and which I do not believe is the subject of any further amendment. Shall Clause 5 carry?

Clause 5 as amended agreed to.

The Chairman: A motion for adjournment? We are going to lose our quorum so . . .

Mr. Nielsen: When do we meet next, Mr. Chairman?

The Chairman: At 9.30 o'clock tomorrow morning.

Mr. Nielsen: Good.

[*Interprétation*]

trouve en Colombie-Britannique suivant la logique de votre modification être soumise à l'autorité de la Commission des services d'utilités publics de Colombie-Britannique pour l'établissement de ces tarifs?

M. Nielsen: La modification portait sur un ensemble. Si périphérie économique sont les mots magiques et pour être logique l'exploitation de la Centrale se trouvant à Field pourrait être soumise à la Commission des services d'utilités publics du Yukon?

M. St. Pierre: S'agit-il de Field?

M. Nielsen: N'est-ce pas l'emplacement de la centrale se trouvant en Colombie-Britannique?

M. St. Pierre: Oui, et cela se trouve à une distance de 500 milles de votre frontière, de votre frontière la plus proche.

M. Nielsen: La Commission d'énergie du Nord canadien ne devrait pas se trouver en Colombie-Britannique mais elle y est. Il n'y a pas de raison pour qu'une commission de services d'utilités publics, dont les membres compétents (inaudible) probablement de Colombie-Britannique qui est la province qui nous fournit la plupart de nos hommes compétents, soit soumise à une Commission de services d'utilités publics du Yukon. De la même façon, celle qui se trouve dans le Nord du Saskatchewan serait soumise à la Commission des services d'utilités publics des Territoires du Nord-Ouest.

M. St. Pierre: Je ne pense pas que les habitants de la Colombie-Britannique seraient d'accord sur ce point.

M. Nielsen: M. Bennett a exprimé une opinion semblable.

Le président: Peut-être qu'avant de perdre le quorum nous pourrions adopter l'article 5 qui, hier soir, était l'objet de la modification de M. Rock et qui je crois n'a été objet d'aucune autre modification. L'article 5 est-il adopté?

L'article 5 tel que modifié est adopté.

Le président: Une motion d'ajournement? Nous allons perdre le quorum ainsi . . .

M. Nielsen: Quand nous réunirons-nous prochainement, monsieur le président?

Le président: Demain matin à 9h30.

M. Nielsen: Très bien.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 16

Thursday, May 6, 1971

Chairman: Mr. Ian Watson

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 16

Le jeudi 6 mai 1971

Président: M. Ian Watson

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Indian Affairs and Northern Development

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Affaires indiennes et du développement du Nord canadien

RESPECTING:

Bill C-193, An Act to amend the Northern Canada Power Commission Act

CONCERNANT:

Le Bill C-193, Loi modifiant la Loi sur la Commission d'énergie du Nord canadien

INCLUDING:

First Report to the House

Y COMPRIS:

Le premier rapport à la Chambre

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

Third Session

Twenty-eighth Parliament, 1970-71

Troisième session de la

vingt-huitième législature, 1970-1971

23863—1

STANDING COMMITTEE ON INDIAN AFFAIRS AND NORTHERN DEVELOPMENT

Chairman: Mr. Ian Watson

Vice-Chairman: Mr. Paul St. Pierre

Messrs.

Badanai
Buchanan
Cadieu
Deakon
Gundlock
Harding
Matte
McBride
Morison
Nielsen

COMITÉ PERMANENT DES AFFAIRES INDIENNES ET DU DÉVELOPPEMENT DU NORD CANADIEN

Président: M. Ian Watson

Vice-président: M. Paul St. Pierre

Messieurs

Orange
Paproski
Robinson
Rock
Simpson
Stafford
Thomson (*Battleford-Kindersley*)
Yewchuk—(20).

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

J. H. Bennett

Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 65(4)(*b*)

Mr. Morison replaced Mr. Émard on May 6, 1971.
Mr. Badanai replaced Mr. Yanakis on May 6, 1971.

Conformément à l'article 65(4)*b*) du Règlement

M. Morison remplace M. Émard le 6 mai 1971.
M. Badanai remplace M. Yanakis le 6 mai 1971.

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente au siège d'Information Canada, Ottawa, Canada

REPORT TO THE HOUSE

Friday, May 7, 1971.

The Standing Committee on Indian Affairs and Northern Development has the honour to present its

FIRST REPORT

Pursuant to its Order of Reference of Thursday, January 21, 1971, your Committee has considered Bill C-193, An Act to amend the Northern Canada Power Commission Act, and has agreed to report it with the following amendment:

Clause 3

Add after Section 10 in clause 3, on page 2, the following new sub-section:

(10a) For purposes of establishing rates the Commission shall divide the areas served by the Commission in the Northwest and Yukon Territories into two or more rate zones.

The Committee has ordered a reprint of Bill C-193, as amended.

A copy of the Minutes of Proceedings and Evidence relating to Bill C-193 (*Issues Nos. 5 to 9 inclusive, and 14, 15 and 16*) is tabled.

Respectfully submitted,

Le président

IAN WATSON

Chairman

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le vendredi 7 mai 1971

Le Comité permanent des affaires indiennes et du développement du Nord canadien a l'honneur de présenter son

PREMIER RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du jeudi 21 janvier 1971, le Comité a étudié le Bill C-193, Loi modifiant la Loi sur la Commission d'énergie du Nord canadien, et a convenu d'en faire rapport avec la modification suivante:

Article 3

Ajouter après l'article 10 de la loi à l'article 3, à la page 2, le nouveau paragraphe suivant:

10(a) Aux fins d'établissement de taux, la Commission doit diviser la région desservie par elle dans les Territoires du Nord-Ouest et dans le territoire du Yukon, en deux zones tarifaires ou plus.

Le Comité a ordonné la réimpression du Bill C-193, tel que modifié.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages relatifs au Bill C-193 (*fascicules nos 5 à 9 inclusivement, et 14, 15 et 16*) est déposé.

Respectueusement soumis,

MINUTES OF PROCEEDINGS

Thursday, May 6, 1971.
(18)

[*Text*]

The Standing Committee on Indian Affairs and Northern Development met this day at 9.47 a.m., the Chairman, Mr. Watson, presiding.

Members present: Messrs. Badanai, Buchanan, Deakon, McBride, Morison, Nielsen, Orange, Rock, Stafford, St. Pierre, Thomson (*Battleford-Kindersley*), Watson.—(12)

Witnesses: From the Department of Indian Affairs and Northern Development: Mr. A. D. Hunt, Assistant Deputy Minister, Northern Development; and Mr. J. M. Lowe, General Manager, *Northern Canada Power Commission.*

The Committee resumed consideration of Bill C-193, An Act to amend the Northern Canada Power Commission Act.

On Clause 3

On Mr. Nielsen's motion presented to the Committee at Wednesday's meeting, May 5, 1971 on which the Chairman reserved his decision,

That Bill C-193 be amended by adding to clause 3 thereof, next after line 23 on page 2, the following:

> "(2) The Commission shall be deemed to be a public utility within the meaning and for the purposes of any ordinance of the Yukon Territory or Northwest Territories that provides for the regulation of the operation of any system, works, plant or equipment for the production, transmission, delivery or furnishing of electricity and the provisions of any such ordinance shall apply *mutatis mutandis* to the Commission."

The Chairman ruled the said amendment *out of order* as it went beyond the scope of the Bill. Beauchesne's 4th Ed., 406(a).

Moved by Mr. McBride, on behalf of Mr. Orange,

That Clause 3 be amended by adding after Section 10, Section (10a):

> (10a) For purposes of establishing rates the Commission shall divide the area served by the Commission into 2 or more rate zones.

After debate thereon,

By unanimous consent, Mr. Orange was allowed to withdraw the said motion.

Motion withdrawn.

Mr. Orange then moved—

That Clause 3 be amended by adding after Section 10, Section (10a):

> (10a) For purposes of establishing rates the Commission shall divide the areas served by the Commission in the Northwest and Yukon Territories into two or more rate zones.

And debate arising thereon,

Mr. Nielsen moved an amendment thereto:

PROCÈS-VERBAUX

Le jeudi 6 mai 1971.
(18)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des affaires indiennes et du développement du Nord canadien se réunit ce matin à 9 h 47. Le président, M. Watson, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Badanai, Buchanan, Deakon, McBride, Morison, Nielsen, Orange, Rock, Stafford, St. Pierre, Thomson (*Battleford-Kindersley*), Watson.—(12)

Témoins: Du ministère des Affaires indiennes et du Développement du Nord canadien: MM. A. D. Hunt, sous-ministre adjoint, développement du Nord et J. M. Lowe, gérant général, *Commission d'énergie du Nord canadien.*

Le Comité reprend l'étude du Bill C-193, loi modifiant la loi sur la Commission d'énergie du Nord canadien.

Article 3

Quant à la motion de M. Nielsen présentée au Comité lors de la séance du mercredi 5 mai 1971 pour laquelle le président n'avait pas rendu sa décision:

Que le Bill C-193 soit modifié par l'adjonction à l'article 3, à la suite de la ligne 25, page 2, de ce qui suit:

> «(2) La Commission est censée être un service public au sens et aux fins de toute ordonnance du territoire du Yukon ou des territoires du Nord-Ouest qui prévoit la réglementation de l'exploitation d'un réseau, d'ouvrages, d'installation ou d'outillage destinés à la production, au transport, à la distribution ou à la fourniture d'électricité et les dispositions de cette ordonnance s'appliquent *mutatis mutandis* à la Commission.»

Le président déclare ledit amendement *irrecevable* parce qu'il va au delà de l'objectif du Bill. 4e édition de Beauchesne, 406 (a).

M. McBride propose, au nom de M. Orange

Que l'article 3 soit modifié par l'adjonction, à la suite de l'article 10, de l'article 10a comme suit:

> «10a. Aux fins d'établissement de taux, la Commission doit diviser la région desservie par elle en deux zones tarifaires ou plus.»

Après le débat, avec le consentement unanime, on permet à M. Orange de retirer la motion.

La motion est retirée.

M. Orange propose ensuite:

Que l'article 3 soit modifié par l'injonction à la suite de l'article 10, de l'article 10a comme suit:

> «10a. Aux fins d'établissement de taux la Commission doit diviser la région desservie par elle dans les territoires du Nord-Ouest et du Yukon en deux zones tarifaires ou plus.»

Et le débat se poursuit,

M. Nielsen propose un amendement:

That the motion be amended by adding thereto immediately following the words "two or more rate zones."—"one of which zones shall be the Yukon Territory."

After debate thereon, and the question being put on the said amendment to the amendment, it resulted in a TIE VOTE, YEAS: 5; NAYS: 5.

And the Chairman giving a casting vote (S.O. 10), voted in favour of the NAYS, resulting in the said amendment to the amendment being resolved in the NEGATIVE, YEAS: 5; NAYS: 6.

And the question being put on the amendment,

That Clause 3 be amended by adding after Section 10:

"Subsection (10a) For purposes of establishing rates the Commission shall divide the area served by the Commission in the Northwest and Yukon Territories into two or more rate zones."

It was

Resolved unanimously in the AFFIRMATIVE.

Clause 3, as AMENDED, CARRIED (ON DIVISION).

Clause 8, stood.

On Clause 9

Mr. Nielsen moved,

That Bill C-193 be amended by deleting all the words after "rates" in lines 36 to 40 on page 4 and substituting therefor the following:

"in any rate zone established under section 10 in the amount accrued or accumulated in respect of the plant or plants in that zone and in such manner as may be so recommended and approved, or may be used for the extension, expansion or improvement of any plant in that zone."

After debate thereon, and the question being put on the said motion,

It was resolved in the NEGATIVE, YEAS: 5; NAYS: 6.

Clause 9 CARRIED (ON DIVISION).

Clause 8 CARRIED (ON DIVISION).

The Title carried.

The Bill, as amended, carried. (ON DIVISION)

The Chairman was ordered to report the Bill, C-193, as amended.

It was agreed,—

That the Committee order a reprint of the Bill, as amended, for distribution to Members of Parliament.

At 10.35 p.m., the Committee adjourned to Tuesday, May 11, 1971.

Que la motion soit modifiée par l'adjonction immédiatement après les mots: «deux zones tarifaires ou plus—» —«une de ces zones devra être le territoire du Yukon».

Après le débat, l'amendement à l'amendement est mis aux voix et le vote est égal, en faveur: 5; contre: 5.

Le président donne son vote décisif (Règlement 10), et vote contre l'amendement, ce qui a pour résultat de rejeter l'amendement à l'amendement de la façon suivante: en faveur: 5; contre: 6.

L'amendement est mis aux voix: que l'article 3 soit modifié par l'addition après le chapitre 10:

paragraphe (10a) Aux fins d'établissement de taux, la Commission doit diviser la région desservie par elle dans les territoires du Nord-Ouest et du Yukon en deux zones tarifaires ou plus?

Il est

Adopté à l'unanimité.

L'article 3 est adopté (sur division) tel que modifié.

L'article 8 est réservé.

Article 9

M. Nielsen propose:

Que le Bill C-193 soit modifié par le retranchement de tous les mots qui suivent le terme «taux», à la ligne 36, page 4, et leur remplacement par ce qui suit:

«dans toute zone tarifaire établie en vertu de l'article 10 proportionnellement au montant du surplus accumulé à l'égard de la ou des installations de cette zone et de la manière qui peut être ainsi recommandée et approuvée, ou peut être utilisé pour l'extension, l'expansion ou l'amélioration de toute installation de cette zone.»

Après le débat, la motion est mise aux voix et est rejetée de la façon suivante: en faveur: 5; contre: 6.

L'article 9 est adopté (sur division).

L'article 8 est adopté (sur division).

Le titre est adopté.

Le bill est adopté (sur division) tel que modifié.

On ordonne au président de faire rapport du Bill C-193, tel que modifié.

Il est convenu,—

Que le Comité ordonne une réimpression du bill, tel que modifié, pour en faire la distribution aux députés.

A 10 h. 35 du matin, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mardi 11 mai 1971.

Le greffier du Comité

J. H. Bennett

Clerk of the Committee

23863—2½

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, May 6, 1971.

• 0944

[*Text*]

The Chairman: Gentlemen, I see a quorum. I call the meeting to order. The Chairman has had an opportunity to discuss (on Bill C-193) the amendment to Clause 3 proposed last evening by Mr. Nielsen. After consideration, Mr. Nielsen, the Chair has reached the conclusion that your amendment is not in order for the following reasons: the amendment goes beyond the scope of the amending bill, Bill C-193, and seeks to amend the parent bill which created the Northern Canada Power Commission Act. It is not strictly relevant to this bill and on that basis, I regret to have to rule this amendment out of order.

• 0945

The next amendment is one proposed by Mr. Orange, who is not here at the moment. Shall we stand Clause 3 for the time being and preceed to...

Mr. McBride: I would, therefore, in Mr. Orange's amendment in this place, if that is permitted.

The Chairman: Agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. McBride.

Mr. McBride: Mr. Chairman, I would assume that he would be permitted an opportunity to speak to it as soon as he returns but if others wanted to speak in the meantime that would be up to them.

The Chairman: Would you care to read the motion, Mr. McBride?

Mr. McBride: I would, therefore, in Mr. Orange's name, move that Clause 3 of Bill C-193 be amended by adding, after proposed Section 10, Section 10A, which would read as follows:

> For purposes of establishing rates, the Commission shall divide the area served by the Commission into two or more rate zones.

The Chairman: Have you any comments on this Mr. Nielsen?

Mr. Nielsen: I thought the Chair might have some comments as to its regularity.

The Chairman: Yes, the Chair has considered this amendment and is prepared to rule the amending motion in order on the same basis as the Chair ruled in order the earlier amendment under Clause 3.

Mr. Nielsen: I was hoping you would not meet such a rapid conclusion so that I might submit some observations to the Chair before reaching a conclusion.

The Chairman: The Chair is prepared to entertain any strong arguments you might raise.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 6 mai 1971

[*Interpretation*]

Le président: Messieurs, à l'ordre, je vois que nous avons quorum. Votre président a eu l'occasion d'étudier l'amendement à l'article 3 du bill C-193 qu'a proposé M. Nielsen hier après-midi. Après mûre réflexion, monsieur Nielsen, le président est arrivé à la conclusion que votre amendement est hors de propos pour les raisons suivantes: l'amendement dépasse la portée du bill modificateur, le bill C-193, et vise à amender la loi d'origine qui a instauré la Commission d'énergie du Nord canadien. Comme votre amendement ne s'inscrit pas rigoureusement dans le cadre du projet de loi à l'étude, c'est avec regret que je dois le déclarer irrecevable.

L'amendement suivant est celui de M. Orange qui n'est pas ici pour le moment. Allons-nous réserver l'article 3 an attendant et poursuivre...

M. McBride: Je serais heureux de proposer l'amendement de M. Orange à sa place, si c'est permis.

Le président: D'accord?

Des voix: D'accord!

Le président: Monsieur McBride.

M. McBride: Monsieur le président, je présume que M. Orange obtiendra la parole dès son retour mais si d'autres députés désirent prendre la parole entre-temps, c'est leur droit le plus strict.

Le président: Voulez-vous bien lire la proposition, monsieur McBride?

M. McBride: Je propose donc au nom de M. Orange que l'article 3 soit modifié par l'adjonction, après le paragraphe 10, du paragraphe 10 (a) suivant:

> 10 (a) Au fin d'établissement de taux, la commission doit diviser la région desservie par elle en deux zones tarifaires ou plus.

Le président: Avez-vous des remarques à ce sujet, monsieur Nielsen?

M. Nielsen: Je pensais que le président pourrait avoir des commentaires à faire quant à la régularité de cette proposition d'amendement.

Le président: Oui, le président a étudié clairement l'amendement et il est disposé à le recevoir tout comme il a accepté l'amendement précédent à l'article 3.

M. Nielsen: J'espérais que vous n'arriveriez pas aussi rapidement à une conclusion; j'aurais pu, dès lors, signaler quelques points à l'attention du président avant qu'il n'aboutisse à une conclusion.

Le président: Le président est prêt à entendre tous les arguments solides que vous pourriez bien avancer.

[*Texte*]

Mr. Nielsen: The Chair does not always appreciate the strength of my arguments.

The amendment would purport to divide the area served by the commission into two or more rate zones. I will save my comments with respect to the substance of the amendment until after the point of order has been disposed of, but there are two plants of the commission that are within the area served by the commission which are outside of federal jurisdiction: one in the Province of British Columbia and one in the Province of Ontario.

I fail to see how the federal Parliament can extend its jurisdiction by purporting to usurp that of the provinces of British Columbia and Ontario with respect to the setting of rates. It seems to me that the Province of British Columbia, if it wished, could require, under their legislation, all public utilities in the province to comply with their laws—those provincial laws. I think there is a constitutional problem here and if there is any doubt about it I would suggest that the Chair follow the same course as it did yesterday and check the matter with the law officers of the House.

• 0950

The Chairman: Mr. Nielsen, could I ask whether or not your objection...

Mr. Nielsen: I do not object. I am simply raising observations.

The Chairman: One of the points you raised is in fact relevant when the amendment as proposed, as it appears to the Chair, would simply divide the area served by the Commission into these two or more rate zones. The point you have made is that a portion of the area served by the Commission lies outside the area of federal jurisdiction and it would appear initially, at least to the Chair, that those areas outside the federal jurisdiction are outside the federal jurisdiction now and there is no attempt to bring them within the federal jurisdiction by this particular proposed amendment. As the Chair sees it, the situation existing now will remain the same after this proposed amendment, if it should be accepted, the situation will be exactly the same. There will continue to be provincial jurisdiction in those areas where there happen to be two NCPC plants at the moment. What change will occur in the position of these two plants and the regulations to which they are subject as a result of this proposed amendment? I am not clear from the point you have raised just what change will occur or can occur.

Mr. Nielsen: The act now is silent, and the Commission assumes jurisdiction for setting rates in its plant. This amendment would, if it is read carefully, and with respect, clearly contrary to the opinion expressed by the Chair, give to the Commission by way of federal legislation for the purpose of establishing rates jurisdiction to do that within provincial jurisdictions with respect to the two plants mentioned. The Commission is exercising this power now, the difference being that it acquires legislative force if this amendment is passed. I simply raise these observations, Mr. Chairman, for the purpose of drawing to the attention of the Committee that we may be impinging upon provincial jurisdictions if the amendment is accepted.

[*Interprétation*]

M. Nielsen: Le président n'apprécie pas toujours la force de mes arguments.

L'amendement en question aurait pour objet de diviser la région desservie par la commission en 10 zones tarifaires ou plus. Je réserverai mes commentaires quant à la teneur de l'amendement en attendant que l'on ait résolu la question de règlement. Toutefois, il y a deux usines de la commission qui font partie de la région desservie par cette commission et ne dépendent pas de la juridiction fédérale: l'une est située en Colombie-Britannique et l'autre en Ontario.

Je ne puis voir comment le Parlement fédéral pouvait étendre ainsi ses pouvoirs en essayant d'usurper ceux des provinces de la Colombie-Britannique et de l'Ontario en ce qui concerne l'établissement des tarifs. On m'a dit que la Colombie-Britannique, si elle le désirait, pourrait exiger, en vertu de ses pouvoirs juridiques, que tous les services publics de la province soient assujettis à ces lois, aux lois provinciales. Je crois qu'il y a là un problème d'ordre constitutionnel et s'il y a le moindre doute, je suggère au président d'adopter la même ligne de conduite qu'hier et de vérifier cette question avec les conseillers juridiques de la Chambre.

Le président: Monsieur Nielsen, pourrais-je vous demander si oui ou non votre objection...

M. Nielsen: Je ne soulève aucune objection. Je fais simplement quelques remarques.

Le président: L'une des questions que vous avez soulevées est en fait justifiée car la proposition d'amendement, selon le président, diviserait simplement la région desservie par la Commission en deux zones tarifaires ou plus. Vous avez avancé qu'une partie de la région desservie par la Commission ne relève pas de la compétence du gouvernement fédéral et qu'il apparaîtrait, à première vue, du moins au président, que ces domaines extérieurs à la compétence du gouvernement fédéral le sont déjà et que l'on essaie en rien de les assujettir aux compétences du gouvernement fédéral dans cette proposition d'amendement. Dans l'optique du président, la situation actuelle se prolongera avec cette proposition d'amendement, si l'on devait l'accepter, la situation resterait identique. Les compétences fédérales continueront de s'exercer dans les régions où il y a, à l'heure actuelle, deux usines de la CENC. Quels changements pourrait apporter la proposition d'amendement à la situation de ces deux installations et aux règlements qui les régissent? Votre intervention ne m'a pas éclairé à ce propos. Quels sont les changements qui pourraient survenir?

M. Nielsen: La loi actuelle est silencieuse à cet égard et la Commission est autorisée à établir les tarifs de ces usines. Et si l'on examine attentivement cet amendement, et avec tout le respect que je vous dois, contrairement à l'opinion exprimée par le président, il donnerait à la Commission le pouvoir d'établir des tarifs en vertu des lois provinciales dans les domaines de compétences provinciales pour les deux usines dont il est question. La Commission exerce ce pouvoir à l'heure actuelle, à la différence toutefois, que si nous adoptons cet amendement, ce pouvoir entrera légalement en vigueur. Si je soulève ces questions, monsieur le président, c'est tout simplement pour attirer l'attention du comité sur le fait que nous pourrions empiéter sur les compétences provinciales si nous adoptions cet amendement.

[*Text*]

The Chairman: Do any of the members wish to comment on this?

Mr. St. Pierre: Mr. Chairman, it is puzzling to me that the senior government, the federal government in this matter would be subject to rates set by a provincial government. I am unable to see how this can be done. I am no expert on constitutional law but it would be my conception that a provincial public utilities commission could not have authority over a federal plant operating under federal legislation. In short, my understanding is exactly the reverse of Mr. Nielsen.

Mr. Nielsen: You will find some provinces disagreeing with that provision, notably Quebec and Ontario.

Mr. St. Pierre: Successfully.

Mr. Nielsen: I believe so.

The Chairman: Mr. Buchanan.

Mr. Buchanan: I believe really your main point is that in fact none of the provinces have bodies to the best of my knowledge which regulate publicly-owned utilities. For instance, in B.C. their body does not regulate a publicly-owned corporation but, in fact, I think it is only the Okanagan or Kootenay West. In Nova Scotia the same is true. The only body there which is subject to any rate regulation is the investor-owned Nova Scotia Light and Power. The publicly-owned part is not subject to any sort of regulation and certainly the same pertains in Ontario and Quebec as well. So, in fact, I do not think you have the situation where there is any question of regulation by a provincial body of any publicly-owned, be it publicly-owned by its provincial governments or federal governments.

• 0955

Mr. Nielsen: That argument through, Mr. Chairman, overlooks the fact that the provinces have the jurisdiction to exercise, if they so please, and, indeed, Ontario is thinking very seriously at the moment of regulating a public utility. The germane point if I can steal my friend's words, is that the province has the jurisdiction—whether or not they exercise it is another matter—and, if they have the jurisdiction, surely we cannot purport to exercise it.

The Chairman: Gentlemen, since Mr. Orange had been kind enough to give us notice of his motion to amend on Tuesday, we checked with the law officers on this particular amendment and were informed that the particular amendment was in order at that time.

Mr. Nielsen: A question to the Chair, then. Were the law officer of the House aware hat two of NCPC plants were situated in the provinces.

The Chairman: No, I must confess...

[*Interpretation*]

Le président: Un député désire-t-il prendre la parole à ce sujet?

M. St-Pierre: Monsieur le président, je suis quelque peu interloqué de constater que le gouvernement supérieur, le gouvernement fédéral serait, en cette matière, assujetti aux tarifs établis par un gouvernement provincial. Je ne vois pas très bien comment on pourrait réaliser certaines choses. Je ne suis pas expert en matière de droit constitutionnel mais il me semble qu'une commission provinciale de services publics ne peut disposer d'aucun pouvoir sur une usine fédérale dont les activités sont couvertes par les lois fédérales. Bref, je pense exactement le contraire de M. Nielsen.

M. Nielsen: Vous trouverez des provinces qui ne sont pas d'accord avec cette disposition, notamment le Québec et l'Ontario.

M. St-Pierre: Ont-elles réussi à faire accepter leur point de vue?

M. Nielsen: Je le pense.

Le président: Monsieur Buchanan.

M. Buchanan: Je crois qu'en fait, le nœud de la question, c'est qu'aucune province, pour autant que je sache, ne connaît les organismes qui réglementent les services publics. En Colombie-Britannique, par exemple, l'organisme responsable ne régit pas une entreprise publique mais en fait la *Okanagan* ou la *Kootenay West*. C'est également vrai pour la Nouvelle-Écosse. Le seul organisme qui soit assujetti à un règlement de tarif, c'est la *Nova Scotia Light and Power*, propriété privée. La section de l'entreprise qui appartient au gouvernement ne tenait aucune sorte de règlement et cela s'applique certainement en Ontario et au Québec également.

Aussi, je ne crois pas qu'il y ait un problème que la réglementation par le truchement d'un organisme provincial d'une entreprise publique, qu'il s'agisse d'une entreprise publique appartenant au gouvernement fédéral ou aux gouvernements provinciaux.

M. Nielsen: Cette thèse, monsieur le président, néglige, toutefois, le fait que les provinces ont le pouvoir de réglementer les services publics, si elles le désirent, et, en fait, l'Ontario y songe sérieusement. Le corps du problème, si je puis utiliser les expressions de mon ami, est ce que la province dispose de ce pouvoir; qu'elle l'exerce ou non, c'est une autre question et si elle dispose de ce pouvoir, nous ne pouvons certainement pas essayer de nous l'arroger.

Le président: Messieurs, puisque M. Orange a eu l'obligeance de nous avertir de sa proposition d'amendement mardi, nous avons pu étudier la question avec les conseillers juridiques qui nous ont fait savoir que cet amendement était parfaitement réglementaire.

M. Nielsen: J'aurais alors une question à poser au président. Les conseillers juridiques de la Chambre savaient-ils que deux usines de la CENC étaient implantées dans les provinces?

Le président: Non, je dois l'avouer...

[*Texte*]

Mr. Nielsen: Did the law officers of the House consider this particular observation with respect to the constitutional division of legislative powers between the Parliament of Canada and the provincial legislatures.

The Chairman: I am quite certain, Mr. Orange, that the point you raised was not raised by the Clerk of this Committee when he referred it to the law officers, and I am quite sure that this point was not considered.

Your arguments this morning, Mr. Nielsen, have been impressive, but the Chair is not convinced that this particular amendment is going to change anything that is not already existing in so far as the two plants are concerned. It does not appear to the Chair that this amendment will in effect constitute an attempt to extend a federal jurisdiction into an area that is not a federal jurisdiction. If this were the result of this Billl as you maintain, Mr. Nielsen, then are you maintaining that the provincial jurisdiction would be at that point overruled by a federal jurisdiction that would be created by this amendment.

Mr. Nielsen: I suggest to you that if the amendment is passed in its present form the federal jurisdiction is ultra vires in terms of it usurping provincial legislative jurisdiction, the provincial legislature having the exclusive right to legislate with respect to the setting of rates for utilities. Here, we are purporting to do so.

The Chairman: At the moment, Mr. Orange, again on this point, the federal body is setting rates at these two plants and the situation will not be different.

Mr. Nielsen: This does not prevent the problem from coming in and upsetting the present practice of NCPC. They have the legislative jurisdiction to do so. And by us passing this amendment, we are purporting to occupy a field which we are not entitled so to do.

The Chairman: Mr. Orange, do you have comment on that?

Mr. Orange: Mr. Chairman, for the two areas concerned we know, historically, that Northern Canada Power Commission set their rates. I am not too sure whether there has been any discussion with the provincial authorities regarding the rates set by the Northern Canada Power Commission, but I would doubt this very much.

• 1000

I cannot see that this would infringe in any way on provincial jurisdiction. It is a question of—under this amendment the two or more, if there was a constitutional difference, it would be a very simple matter for the Northern Canada Power Commission to declare the plant in British Columbia as one rate zone in line with the agreement or arrangement or instructions that have been worked out with the British Columbia government, if this was the case. Or in the case of Ontario, the same approach could be taken.

We have not restricted the number of rate zones that might be established. We have said there will have to be more than one rate zone, which seems to be the funda-

[*Interprétation*]

M. Nielsen: Les conseillers juridiques de la Chambre ont-ils tenu compte de cet aspect de la question qui touche à la répartition constitutionnelle des pouvoirs législatifs entre le Parlement du Canada et les Assemblées provinciales.

Le président: Je suis persuadé, monsieur Orange, que le greffier du comité n'a pas abordé la question que vous soulevez maintenant lorsqu'il a entretenu les conseillers juridiques de cette affaire et je suis convaincu que l'on n'a pas étudié cet aspect de la question.

Monsieur Nielsen, vos arguments m'ont impressionné mais le président n'est toutefois pas convaincu que cet amendement pourrait changer quoi que ce soit à la situation actuelle en ce qui concerne les deux usines dont il est question. Le président estime que cet amendement ne constitue en rien une tentative d'étendre les compétences fédérales dans un domaine qui ne relève pas du gouvernement fédéral. Si c'était là le résultat du projet de loi, comme vous le prétendez, monsieur Nielsen, pensez-vous que les compétences fédérales qu'instituerait cet amendement empiéteraient sur les pouvoirs des provinces.

M. Nielsen: J'essaie de vous faire comprendre que si la version actuelle de l'amendement est adoptée le gouvernement fédéral commettra un excès de pouvoir dans la mesure où il usurpera les pouvoirs législatifs des provinces, les assemblées provinciales disposant d'une compétence exclusive quant à la fixation des tarifs pour les services publics. Or, c'est ce que nous faisons avec cet amendement.

Le président: Toujours à ce sujet, monsieur Orange, à l'heure actuelle l'organisme fédéral établit des tarifs pour ces deux usines et la situation restera inchangée.

M. Nielsen: Cela ne change rien au problème que de changer ce qui était jusqu'ici un usage courant de la CENC. Les provinces ont le pouvoir législatif de le faire et si nous adoptons cet amendement, nous nous lançons dans un domaine qui ne relève pas de nous.

Le président: Monsieur Orange, auriez-vous des commentaires?

M. Orange: Monsieur le président, en ce qui concerne les deux régions en cause, nous savons, du point de vue historique, que la Commission de l'énergie du Nord du Canada établit les tarifs. Je ne suis pas convaincu qu'il y ait eu des discussions avec les autorités provinciales en ce qui concerne l'établissement des tarifs par la Commission de l'énergie du Nord canadien, mais j'en doute très fort.

Je ne crois pas que ceci empièterait sur la juridiction provinciale. Si cet amendement était adopté, on créerait deux zones tarifaires ou plus. A ce moment-là, la Commission de l'énergie du nord canadien pourrait facilement faire de l'installation de Colombie-Britannique une zone tarifaire conformément aux accords ou à l'entente ou aux dispositions choisies de concert avec le gouvernement de Colombie-Britannique si c'était le cas. On pourrait faire la même chose en Ontario.

Le nombre de zone tarifaire n'est absolument pas limité. Nous avons simplement dit qu'il faudrait établir plus de zones tarifaires, car c'est sur ce point que de nombreuses personnes contestent l'article 10 du bill qui a

[*Text*]

mental objection on the part of many people to Clause 10 of the bill as proposed, a concern that the commission might establish a single rate zone for all of its operations. Under this amendment, as I say, we can have 50 rate zones if necessary.

I am sorry, I must disagree with my colleague, Mr. Nielsen, but in my view I cannot see it infringing upon any constitutional problems and pragmatically, if there are some difficulties, it seems to me there is a very simple device here to permit the commission to work out an arrangement with provincial authorities if so required.

The Chairman: Mr. Thomson.

Mr. Thomson: I have a question for Mr. Nielsen. I am just not clear as to why you would object to this amendment when you moved an amendment which to me looks very similar, only you were a little more specific with yours in regard to rate zones.

Mr. Nielsen: It gave the Yukon a separate rate zone and left the rest of the area alone. The federal government does have jurisdiction with respect to the whole of the Yukon Territory. That is the simple answer to that.

With respect to Mr. Orange's argument, carving a separate rate zone out, for instance, for the plant at Field does not dispose of the constitutional problem here, because even if that were done, this amendment, referring as it does to Clause 10, would permit the federal government, by federal legislation, to set rates, and the provincial government only has that legislative jurisdiction. So making it a separate rate zone does not cure it.

What would cure it would be if the amendment read something like this: for the purposes of establishing rates, the commission shall divide the area either under federal jurisdiction or above the sixtieth parallel of latitude served by the commission into two or more rate zones. That would do it.

The Chairman: I think that your suggestion, Mr. Nielsen is a valid one and I think perhaps, Mr. Orange, that you could agree to amend... Could you agree?

Mr. Orange: I have no argument on Mr. Nielsen's proposed amendment. If we have to say the words "north of the sixtieth parallel", for instance, what does this do with Arctic Quebec?

Mr. St. Pierre: Some parts of the Northwest Territories extend below the sixtieth parallel. It would be better to say Yukon and Northwest Territories.

Mr. Nielsen: I do not want to create difficulties, Mr. Chairman, I am simply raising observations. I think we will create difficulties for the Committee when it reports to the House.

The Chairman: If you would amend your amendment, Mr. Orange, by adding after "the area served by the Commission" the words "in the Yukon and Northwest Territories", or "in the Northwest Territories and the Yukon" and continue with "into two or more rates zones".

Mr. Orange: Yes, it is just the wording I am arguing with now. I am not arguing; I am thinking about the

[*Interpretation*]

été proposé. Ceci craignait que la Commission établisse une seule zone tarifaire pour toutes ces installations. Dans le cadre de cet amendement, comme je viens de le dire, nous pouvons établir 50 zones tarifaires, si le besoin se fait sentir.

Je suis désolé de désapprouver mon collègue M. Nielsen, mais à mon sens, il n'y a aucun problème constitutionnel là et, si des difficultés se présentent, il est très facile de trouver une procédure qui permette à la Commission de conclure une entente avec les autorités provinciales, s'il y a lieu.

Le président: Monsieur Thomson.

M. Thomson: Je voudrais poser une question à M. Nielsen. Je ne vois pas très pourquoi vous vous opposeriez à cet amendement alors que nous en avez proposé un assez semblable; le vôtre était seulement un peu plus précis à propos des zones tarifaires.

M. Nielsen: Je considérais le Yukon comme une zone tarifaire distincte, à part du reste des territoires. Le gouvernement fédéral exerce sa juridiction sur l'ensemble des territoires du Yukon. La réponse est simple.

En outre, M. Orange vient de suggérer que l'on établisse une zone tarifaire distincte, par exemple, pour l'installation de Field, mais ceci ne résoud pas le problème constitutionnel car même si l'on agissait ainsi, cet amendement permettrait au gouvernement fédéral d'établir des tarifs, par une loi fédérale et seul le gouvernement provincial a les pouvoirs législatifs dans ce domaine. Par conséquent le fait de crér une zone tarifaire distincte ne résoud rien.

Par contre, la solution serait d'insérer un amendement comme ceci: aux fins d'établissement des taux, la Commission doit diviser la région desservie par elle, dans le cadre de la juridiction fédérale ou au-dessus du soixantième parallèle, en deux zones tarifaires ou plus. Ceci suffirait.

Le président: Je crois que c'est une bonne idée, M. Nielsen mais peut-être, M. Orange, accepterait-il d'amender... Acceptez-vous?

M. Orange: Je n'ai rien à dire sur l'amendement que vient de proposer M. Nielsen. Si nous devons dire: «au nord du 60ième parallèle» par exemple, que faisons-nous de l'Arctique qui fait partie de Québec?

M. St. Pierre: Certaines régions des Territoires du Nord-Ouest sont en dessous du 60° parallèle. Il vaudrait mieux dire le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.

M. Nielsen: Je ne veux pas créer de nouvelles difficultés, monsieur le président, je fais simplement quelques remarques. Ceci rendrait la tâche du Comité ardue lorsqu'il ferait rapport à la Chambre.

Le président: Si vous voulez amender votre amendement, M. Orange, en ajoutant après «La région desservie par la Commission» les termes «dans le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest» ou «dans les Territoires du Nord-Ouest et le Yukon» et continuer avec «en deux zones tarifaires ou plus».

M. Orange: Oui, je discute simplement des termes. C'est l'aspect sémantique de la question qui me préoc-

[*Texte*]

semantics of the thing. I know what we are trying to accomplish, and that is to say the Yukon and the Northwest Territories, and...

Mr. Buchanan: Mr. Chairman, then the motion would read:

> 10.(a) For purposes of establishing rates the Commission shall divide the area served by the Commission in the Northwest Territories and the Yukon into two or more rate zones.

Is that correct?

The Chairman: Yes.

• 1005

An hon. Member: Mr. Chairman, are we speaking on the amendment?

The Chairman: Mr. Orange, would you care to read your amended amendment?

Mr. Orange: I move that Clause 3 be amended by adding after Section 10, Section (10a):

> For the purpose of establishing rates by the Commission, the Commission shall divide the area served by the Commission in the Yukon and Northwest Territories into two or more rate zones.

Mr. St. Pierre: The NCPC is selling a little power into portions of British Columbia. What effect does this have on the lower posts served by NCPC and not served by them?

Mr. Nielsen: The lower post is served by Yukon Electric in part and part by the mission school there, which I believe has their own plant. But NCPC is not in that area.

The Chairman: The effect of this amendment would be that the legislation would remain silent as to what happens in the area where the two plants are outside the two territories. The same situation would prevail afterwards as prevails now: rates would be set in the absence of provincial action.

Could we have unanimous agreement to Mr. Orange withdrawing his original amendment and substituting the amended amendment?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: It has been moved by Mr. Orange that Clause 3 be amended by adding after Section 10, Section (10a): For purposes of establishing rates the Commission shall divide the area served by the Commission in the Yukon and the Northwest Territories into two or more rate zones.

Shall the amendment carry?

Mr. Deakon: Mr. Chairman, I personally do not see any purpose at all for this amendment. I think it is redundant. First of all, what you are doing here is making the Commission bound to establish two or more rate zones—by the woods "it shall divide". In other words you are compelling them to do something that they could do anyway, if they wanted to. They should see if it would be feasible and economically sound—and I would assume

[*Interprétation*]

cupe. Je sais ce que nous essayons de faire c'est-à-dire le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest et...

M. Buchanan: Monsieur le président, la motion serait donc la suivante:

> (10) Aux fins d'établissement de taux, la Commission doit diviser la région desservie par elle dans les territoires du nord ouest et le Yukon en deux zones tarifaires ou plus.

Est-ce juste?

Le président: Oui.

Une voix: Monsieur le président, parlons-nous de l'amendement?

Le président: Monsieur Orange, voulez-vous lire votre amendement amendé?

M. Orange: Je propose que l'article 3 soit modifié par l'adjonction, à la suite de l'article 10, de l'article (10a) tel qu'il suit:

> Aux fins d'établissement de taux, la commission doit diviser la région desservie par elle dans le Yukon et les territoires du Nord-Ouest dans deux zones tarifaires ou plus.

M. St. Pierre: La CNNC fournit un peu d'énergie à certaines régions de la Colombie-Britannique. Quelle répercussion ceci a-t-il sur les installations desservies par la NCPC et sur les autres?

M. Nielsen: Le poste inférieur est desservi en partie par la Yukon Electric et aussi par l'école de la mission qui a je crois sa propre installation. Mais la commission ne travaille pas dans cette région.

Le président: Si cet amendement est adopté, la loi ne dira rien des deux installations qui se trouvent à l'extérieur des deux territoires. La situation sera la même qu'à l'heure actuelle: du tarif si la province ne prenait aucune mesure.

Sommes-nous tous d'accord pour que M. Orange retire son premier amendement et le remplace par l'amendement modifié?

Des voix: D'accord.

Le président: Il est proposé par M. Orange que l'article 3 soit modifié par l'adjonction après l'article 10, article (10a) aux fins d'établissement de taux, la commission doit diviser la région desservie par elle dans le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest en deux zones tarifaires ou plus.

L'amendement est-il adopté?

M. Deakon: Monsieur le président, je ne vois pas à quoi sert cet amendement. Il est inutile. Tout d'abord, on oblige la commission à établir deux zones tarifaires ou plus par les termes «doit diviser». Autrement dit, vous obligez la commission à faire ce qu'elle aurait peut-être fait de toute façon, si elle l'avait voulu. C'est à la commission de déterminer si la chose est faisable sur le plan économique et je suppose qu'elle travaille toujours dans

[*Text*]

that they would consider the best benefits of the consumer. They may feel that they should have two, three, four or maybe a dozen rates zones, but I do not want the Commission bound to do something which it may not think is advisable to do. It is broad enough in that clause as it stands to let them do this anyway.

The Chairman: Are there any further comments gentlemen?

Mr. Nielsen: I am inclined to agree with a portion of Mr. Deakon's remarks. The Commission, even if Mr. Orange's amendment does not pass, already has declared its intention—as has the government in introducing the bill now, as has Mr. Hunt—to divide the Yukon and the Northwest Territories into rate zones. They may not, as Mr. Deakon points out, do so; they could apply a set of rates throughout the North without establishing any zones.

However, I have to go along with the amendment, not because it has any substance, because it really does not, but simply because there remains some hope then that the Commission might depart from a course, which I believe it is following, and create the Yukon a separate rate zone within its own geographical limit. Without the amendment even that scintilla of a hope does not exist. Generally, though, this phraseology is not original. The amendment appears to me to be as a weak as the homeopathic soup made out of a shadow of a pigeon that had starved to death, and I would propose to give it some substance by amending the amendment.

I therefore move that the amendment introduced by Mr. Orange be amended by adding, after the last word thereof, the following: one of which zones shall be the Yukon Territory.

The Chairman: Would you care to submit your subamendment in writing, Mr. Nielsen.

• 1010

Mr. Nielsen: I have amended the original copy.

The Chairman: Do you wish to speak to your subamendment further?

Mr. Nielsen: I believe the Committee is well aware of the arguments which I have made to you people here and in the House. Incidentally, Mr. Chairman, that is seconded by Mr. Orange. I move that the motion to amend by Mr. Orange be further amended by adding after the word "zones", "one of which zones shall be the Yukon Territory".

Mr. Rock: Mr. Chairman, may I speek on that?

The Chairman: Yes.

Mr. Rock: Mr. Chairman, I would like to support it but I find it difficult to accept it for this reason. Once you establish a zone called a Yukon zone it means that the whole Yukon is in it. Suppose the Commission wants to make three zones in the Yukon, they will not be able to do it because you have one zone called "the Yukon zone". Therefore, I cannot support it.

[*Interpretation*]

l'intérêt des consommateurs. Elle voudra peut-être établir deux, trois, quatre ou même une dizaine de zones tarifaires mais je ne veux pas que la commission soit obligée de faire quelque chose qui ne lui baserait pas le gîte. Cet article est assez large de toute façon pour qu'elle puisse agir ainsi.

Le président: Y a-t-il d'autres remarques, messieurs?

M. Nielsen: Je suis en partie d'accord avec ce que viens de dire M. Deakon. La commission, même si l'amendement de M. Orange n'est pas adopté, nous a déjà fait part de son intention, tout comme l'a fait le gouvernement présentant le bill et comme M. Hunt, elle veut diviser le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest en zones tarifaires. Comme M. Deakon vient de le faire remarquer, elle peut ne pas le faire et appliquer une série de tarifs dans tout le Nord sans pour autant établir deux zones tarifaires.

Toutefois, j'approuve cet amendement, non pas parce qu'il soit très important, ce n'est pas le cas, mais seulement parce que cela nous permet d'espérer que la commission change d'attitude et fasse du Yukon une zone tarifaire distincte. Sans l'amendement, même cette étincelle d'espoir disparaît. C'est très idéologique mais cependant pas très original. A mon avis, l'amendement est aussi faiblard qu'une soupe ou mieux un pâté à base d'ombre de pigeons morts d'inanition et j'ai l'intention de le rendre plus substantiel en le modifiant.

Par conséquent, je propose que l'amendement proposé par M. Orange soit modifié par l'adjonction, après le dernier mot, de ce qui suit: l'une d'elle étant le territoire du Yukon.

Le président: Pourriez-vous nous présenter votre sous-amendement par écrit, monsieur Nielsen.

M. Nielsen: J'ai modifié l'exemplaire original.

Le président: Voulez-vous nous dire encore quelques mots sur votre sous-amendement?

M. Nielsen: Tous les membres du Comité connaissent très bien les opinions dont je leur ai déjà fait part. D'ailleurs, monsieur le président, j'ai l'appui de M. Orange. Je propose que ma proposition d'amendement faite par M. Orange soit à nouveau modifiée par l'adjonction après le terme «zones», de «l'une étant le Territoire du Yukon».

M. Rock: Monsieur le président, puis-je ajouter quelques mots à ce propos?

Le président: Oui.

M. Rock: Monsieur le président, j'aimerais soutenir cet amendement mais il m'est difficile de l'accepter. Voici pourquoi: Si l'on établit une zone appelée la zone du Yukon, ceci couvre tout le Territoire du Yukon. Supposons que la Commission veut établir trois zones dans le Yukon. Elle ne pourra pas le faire parce qu'une zone est appelée «la zone du Yukon». Par conséquent, je ne peux approuver ces amendements.

[*Texte*]

Mr. Nielsen: Mr. Chairman, I am sure that Mr. Rock would like to see rate equalization within the Yukon. If we started splitting up the Yukon into separate rate zones we certainly could not achieve equalization even to the extent of confining it to the Yukon Territory. That is the whole purpose of it.

The Chairman: Are there further points which members wish to raise? Shall Mr. Nielsen's submamendment carry?

Amendment negatived.

The Chairman: Will all those in favour of the motion by Mr. Orange to amend please raise their right hand?

Amendment agreed to.

Clause 3 as amended agreed to.

The Chairman: I think we should stand Clause 8, gentlemen. Mr. Nielsen made the point two days ago that Clause 8 was incidental to Clause 9 and he has an amendment to Clause 9.

On Clause 9—*Surplus funds*

Mr. Nielsen: I have an amendment prepared, Mr. Chairman. It is still valid now that we have passed Mr. Orange's amendment. It was not valid prior thereto.

The Chairman: Would you care to read it and then speak to it, Mr. Nielsen?

Mr. Nielsen: I move that Bill C-193 Clause 9 be amended by deleting all the words after "rates" in lines 36 to 40 on page 4 and substituting therefor the following:

> In any rate zone established under Section 10 in the amount accrued or accumulated in respect of the plant or plants in that zone and in such manner as may be so recommended and approved, or may be used for the extension, expansion or improvement of any plant in that zone.

• 1015

The effect of the amendment is simply that the commission would be required to apply any surplus amounts in the special account for a particular zone to the reduction of rates or to the extension, expansion or improvement of plants, if approved, within that zone. In other words, they could not apply revenues earned in one zone to rate reductions or plant expansion and improvement in another zone. My arguments have been made on this point several times before, but it seems to me that the amendment would be consistent with the expressed policy of the government and the commission.

The Chairman: Mr. Orange.

Mr. Orange: Mr. Chairman, on the surface Mr. Nielsen's argument makes some sense. However, if in the event that more than one rate zone is established in the Northwest Territories in an economic development area where you have a large power plant development in conjunction with a major mining development and this has created a rate zone and there is a substantial profit

[*Interprétation*]

M. Nielsen: Monsieur le président, je suis sûr que M. Rock aimerait que les tarifs soient uniformes au Yukon. Si l'on commence à diviser le Yukon, on ne peut parvenir à cette uniformité. C'est tout.

Le président: Avez-vous d'autres remarques à faire, messieurs? Le sous-amendement présenté par M. Nielsen est-il adopté?

L'amendement est refusé.

Le président: Ceux qui sont d'accord avec la proposition d'amendement faite par M. Orange, levez la main droite.

L'amendement est adopté.

L'article 3 tel qu'amendé est adopté.

Le président: Nous devrions réserver l'article 8, messieurs. M. Nielsen a dit il y a deux jours que l'article 8 était lié à l'article 9 et il a un amendement à proposer sur l'article 9.

Sur l'article 9—*Surplus*

M. Nielsen: J'ai préparé un amendement, monsieur le président. Il est valable maintenant que nous avons adopté l'amendement de M. Orange. Il ne l'était pas auparavant.

Le président: Voulez-vous le lire puis nous l'expliquer, monsieur Nielsen?

M. Nielsen: Je propose que l'article 9 du Bill C-193 soit modifié comme suit: Que l'on supprime tous les termes suivants «tarifs» aux lignes 36 à 40 à la page 4 et qu'on les remplace par ce qui suit:

> «Dans toute zone tarifaire établie en vertu de l'article 10, proportionnellement au montant du surplus accumulé à l'égard de la ou des installations de cette zone et de la manière qui peut être ainsi recommandée et approuvée ou peut être utilisée pour l'extension, l'expansion ou l'amélioration de toute installation de cette zone.»

Dans le cadre de cet amendement, la Commission serait obligée d'utiliser les montants en surplus au compte spécial dans une zone particulière pour réduire les tarifs ou pour l'extension, l'expansion ou l'amélioration d'installations dans cette zone. Autrement dit, elle ne pourrait se servir des revenus provenant d'une zone pour réduire les tarifs ou pour étendre ou améliorer une installation dans une autre zone. J'ai déjà soulevé cette question à plusieurs reprises mais, à mon sens, cet amendement est tout à fait conforme à la politique qu'entendent suivre le gouvernement et la Commission.

Le président: Monsieur Orange.

M. Orange: Monsieur le président, à première vue, l'argument de M. Nielsen est assez juste. Toutefois, si l'on établit plus d'une zone tarifaire dans les Territoires du Nord-Ouest, dans une zone d'expansion économique où se trouvent d'importantes installations énergétiques et d'importantes installations minières et qui a été considérée comme une zone tarifaire qui rapporte des bénéfices con-

[*Text*]

from this particular development, it will mean that the benefits accrued cannot be applicable to other parts of the Northwest Territories.

Let us move off to the Mary River area for a second and assume that if this major mining development goes into production and a substantially lower rate is established for the Mary River area and as a consequence there are profits, it would mean—if this was a particular rate zone—that small plants in smaller communities in various parts of the Arctic would not benefit. I would be a little concerned to see the restriction placed on the commission that they were not able to pass along the savings to communities which are now dependent on small plant diesel operations. Surely one of our objectives in the North is to reduce costs generally, and under this proposal I cannot see how it could be done. For example, in the case of Pine Point the commission was not required to negotiate a rate based on actual costs, but if the rate worked out with the mining company had been substantially higher—which I believe it should have been in view of the profits that have been made by Pine Point Mines—these benefits could have been spread through the system to include Coppermine, Cambridge Bay, Gojoa Haven, Pelly, Aklavik, Baker Lake and Eskimo Point, where the rates now run at 12 cents a kilowatt. I feel that we face a bit of a dilemma here by restricting reinvestment to the rate zone as opposed to distributing it throughout the system. Yet I recognize Mr. Nielsen's concern that the profits, if any, from the system in the Yukon be retained in the Yukon, or I suspect that not only will the profits be retained in the Yukon but there will be major capital investments in the future because of potential mineral developments, and this is my objection to Mr. Nielsen's amendment.

• 1020

I was initially writing out a consequential amendment until I thought the thing out, and this consequential amendment would have fallen in line with the previous amendment I made, proposed, and it was passed. But when you think the thing out, it means that the commission is restricted, under the proposed amendment of Mr. Nielsen, to keeping whatever profits there are to that particular rate zone, and for this reason I cannot support it.

Mr. Buchanan: Mr. Chairman, it seems to me that to a degree in any legislation one is always faced with the problem of trying to effect some compromise between tying things tightly down in the legislation itself and leaving it, for instance in this case, to the body which has been created or expanded, the commission itself. Generally my inclination would be to be in accord with the concerns expressed by Mr. Orange, and in effect what he is saying is that he would leave this decision to the discretion of the members of the commission.

On the other hand, I think one has to balance that with the question of allaying the concerns of the residents of the Yukon that they are going to find themselves subsidizing far away places in the far corners of the Northwest Territories. So it seems to me that one always has this compromise.

In this case, I find myself in the peculiar position of being prepared to support the amendment of Mr. Nielsen,

[*Interpretation*]

sidérables, ceci veut dire que les bénéfices obtenus ne peuvent être utilisés pour aider les autres régions des Territoires du Nord-Ouest.

Supposons que l'on commence à exploiter la mine qui se trouve dans la région de la rivière Marie, si les tarifs sont considérablement réduits pour cette région et si d'importants bénéfices sont retirés des installations, les petites installations qui se trouvent dans les localités moins importantes dans diverses régions de l'Arctique ne pourraient profiter de ces revenus, si la zone tarifaire n'est pas la même. A mon avis, il ne faut pas empêcher la Commission de se servir des recettes pour aider les localités qui dépendent de petites installations diesel. Nous visons essentiellement à réduire les frais dans le Nord et je ne vois pas comment nous pourrions y parvenir, si cette proposition était acceptée. Par exemple, en ce qui concerne Pine Point, la Commission n'a pas eu à négocier un tarif basé sur les frais réels mais si le tarif établi avec la société minière avait été plus élevé, ... ce qui aurait dû être le cas étant donné les bénéfices qu'ont faits les mines de Pine Point.... ces bénéfices auraient pu servir à tout le système, y compris à Coppermine, à Cambridge Bay, Gojoa Haven, Pelly, Aklavik, Baker Lake et Eskimo Point, où les tarifs sont maintenant de 12c. par kilowatt. Nous nous trouvons ici devant un dilemme; d'une part nous restreignions les investissements à la zone tarifaire, d'autre part nous les répartissons dans tout le système. Je crois que je comprends que M. Nielsen veut que les bénéfices, s'il y en a, provenant du Yukon restent au Yukon ou qui, non seulement les bénéfices restent au Yukon mais que d'autres investissements majeurs seront faits à l'avenir en raison des possibilités minières et c'est pourquoi je m'oppose à l'amendement de M. Nielsen.

J'avais commencé à écrire un amendement subséquent mais, après avoir réfléchi, j'ai trouvé que cet amendement aurait été très proche de l'amendement que j'ai proposé tout à l'heure et qui a été adopté. Si on y réfléchi, on se rend compte que la Commission doit, dans le cadre de l'amendement proposé par M. Nielsen, conserver les bénéfices dans la zone tarifaire et c'est pourquoi je n'accepte pas cet amendement.

M. Buchanan: Monsieur le président, j'ai l'impression que nous sommes toujours obligés, lorsque nous étudions une loi, de trouver un compromis d'une façon ou d'une autre. D'une part il ne faut pas être trop strict dans la loi même mais il ne faut pas non plus laisser trop de liberté à l'organisme chargé de l'administration de la loi, en occurrence la Commission. D'une façon générale, j'approuve M. Orange et il a raison de vouloir laisser cette décision aux membres de la Commission.

D'autre part, il faut, pourtant, comprendre les résidents du Yukon qui vont se trouver dans une situation difficile dans la mesure où ils viennent en aide à des installations très éloignées, dans les Territoires du Nord-Ouest. Nous devons donc toujours établir un compromis.

Dans ce cas, je me trouve dans une situation particulière car je suis prêt à soutenir l'amendement de M. Nielsen qui nous permet, pas autant que le voudrait M. Nielsen certes, mais dans une certaine mesure, d'atténuer

[*Texte*]

which in fact does, I hope, go some way down the line, not as far as Mr. Nielsen would like, but I certainly hope it goes some or part way down the line to allay the concerns of the residents of the Yukon. On the other hand, I would certainly hope that as far as Mr. Orange's concerns are involved, the presence on this commission of a resident of the Northwest Territories and a resident of the Yukon would guarantee that there is going to be some equity and equality of treatment for people throughout the area. So with that in mind, Mr. Chairman, I would be in support of the proposed amendment.

The Chairman: Mr. Deakon.

Mr. Deakon: I concur with the statement made by Mr. Buchanan, and I think I would support the amendment also because the commission now, under the previous amendment which we passed, is empowered to set rate zones. So I think with their knowledge of the various areas they could set a zone which would take into account the equitable distribution of power at a rate most advantageous to the consumers.

Mr. Rock: There is no profit motive then in this. Everything is going to be at cost. No surpluses, no nothing, and if there is a surplus, it goes only into that zone. I think that we have cut the hands completely, and the arms off of the commission. In fact, I am even sorry I voted for your amendment before. Really, I am sorry, and I doubt very much if we made the proper move at the time, and I am against this amendment. I wish we could bring the other one back and have another vote, but I know that is impossible.

The Chairman: Order. Are there any further comments. Mr. Thomson.

Mr. Thomson: I have a question to the Committee generally. Does this not really say in effect that the commission will now have to set rate zones according to where the power is produced or consumed to make it equitable?

The Chairman: Mr. Buchanan, would you care to comment on that?

Mr. Buchanan: Well, that is not my understanding of it. The earlier motion indicated that there would be at least two zones, and possibly more. As I understand the amendment, all this does is indicate that the surpluses and deficits and so on will be pooled within one zone.

• 1025

Mr. Orange: The impracticalities of creating one zone in the Northwest Territories, where you have the southern part of Great Slave Hydro Electric with Pine Point drawing power at a very substantially cheaper rate than say Baffin Island, would mean that if a rate zone is established south of the big lake, Baffin Island communities cannot benefit from any potential profits or arrangements worked out by the Commission with developers.

An hon. Member: They set the zones anyway.

Mr. Orange: Yes, but you see the problem here is that the rates now run from about 2.2 cents per kilowatt, I

[*Interprétation*]

les problèmes des habitants du Yukon. D'autre part, j'espère pour M. Orange que la présence à la Commission d'un résident des Territoires du Nord-Ouest et d'un résident du Yukon garantira une certaine égalité de traitement pour tous les habitants de cette région. Par conséquent, monsieur le président, je soutiens l'amendement proposé.

Le président: Monsieur Deakon.

M. Deakon: Je suis d'accord avec M. Buchanan. Je soutiens également l'amendement car la Commission maintenant, d'après l'amendement qui a été adopté tout à l'heure, a le pouvoir d'établir des zones tarifaires. Connaissant les diverses régions, on peut établir une zone en tenant compte du coût de la distribution de l'énergie et en cherchant à avantager le consommateur.

M. Rock: Il ne s'agit pas de profits. Il s'agit uniquement de coût. Pas de surplus, rien et s'il y a un surplus, il ne peut être employé que dans la zone d'où il provient. La Commission, je trouve, tient les poings liés. En fait, maintenant, je suis désolé d'avoir voté en faveur de votre amendement. Je me demande si nous avons agi comme il fallait le faire et je m'oppose à cet amendement. Je voudrais que nous puissions revenir sur le premier et voter de nouveau mais je sais que c'est impossible.

Le président: A l'ordre. Il y a-t-il d'autres remarques? Monsieur Thomson.

M. Thomson: Je voudrais poser une question au Comité. Ceci ne peut-il pas dire que la Commission devra maintenant établir des zones tarifaires en fonction de l'endroit où est produite et consommée l'énergie afin de créer une certaine uniformité?

Le président: Monsieur Buchanan, avez-vous quelque chose à dire à ce propos?

M. Buchanan: Ce n'est pas ainsi que je comprends la chose. D'après l'amendement que nous avons adopté tout à l'heure, il y aurait au moins deux zones et peut-être plus. Si je comprends bien, cet amendement-ci indique simplement que le surplus et les déficits seront limités à la zone d'où ils proviennent.

M. Orange: Il serait peu opportun de créer une zone dans les Territoires du Nord-Ouest, où l'on trouve au sud du grand lac des Esclaves l'hydro électrique de Pine Point qui produit de l'énergie à bien meilleur compte que les installations de l'île de Baffin, car si l'on établissait une zone tarifaire au sud du grand lac, les communautés de l'île de Baffin ne pourraient tirer aucune partie des bénéfices éventuels ou des arrangements pris par la commission avec les exploitants.

Une voix: Ils établissent les zones de toute façon.

M. Orange: Oui, mais vous voyez le problème c'est que les tarifs vont environ de 2.2c au kilowatt, je crois, dans

[*Text*]

think, in and around the Pine Point area to 12 to 17 cents in Baffin Island. If you establish one rate zone for the entire Territories you attach a very, very, heavy penalty to the private developer. However, if you bring Baffin Island down to Pine Point or bring Pine Point up to Baffin Island or some place in between, and this is my concern, you cannot establish one rate zone for all of the Northwest Territories.

Mr. Nielsen: Was that not the purpose of the previous amendment?

Mr. Orange: No, it was not. It was to permit them to establish a number of rate zones within the Territories, but if you keep the profits for a rate zone in the Territories within that zone it does not benefit the total territory.

Mr. Deakon: Surely the Commission will have that in mind, Mr Chairman.

Mr. Orange: They cannot, that is why we have this amendment.

Mr. Deakon: They have the authority to create the boundaries of the zones whichever way they may deem advisable. They could make the whole area one zone.

Mr. Orange: Precisely. If there are eight or a half dozen zones in the Territories the profits from the productive zone where there is economic development cannot be applied to the high cost zone where we need to reduce the cost of services.

Mr. Deakon: Why did you bring in your previous amendment? That is what I said in the first place.

Mr. Orange: It is to permit these zones to be established so that you can have higher rates in one area as opposed to another. I can understand where there would be a difference in rates within the Territories but I just cannot see us restricting the Commission to applying the profits from the lower rate area to that rate area alone and not benefiting the higher rate area. Leaving it this way, it means they can transfer the profits from one area, the profitable area, to the higher zones for development, for a reducton of rates, and so on. To adopt this you cannot.

Mr. Buchanan: Mr. Chairman, even though there is a rate zone, a rate zone does not guarantee an undertaking that the rates will be the same or identical throughout the zone. We discussed this yesterday, that even within a particular zone there is no undertaking that the rates will be the same. Therefore, if there is this desire, for instance, on the part of the residents of the Northwest Territories then presumably and hopefully through them by their representative on the board that the benefits throughout the Territories be able to be passed back and forth from Baffin for instance to Pine Point, whichever way it goes, there is nothing to stop them leaving it as one zone. They can certainly establish different rates, you know, charges for power, within the zone itself.

[*Interpretation*]

la région de Pine Point à 12, voir 17c dans l'île de Baffin. Si l'on établit une seule zone tarifaire pour tous les territoires, vous grevez lourdement les bénéfices éventuels de l'exploitant privé. Toutefois, si vous ramenez les tarifs de l'île de Baffin au niveau de ceux de Pine Point ou que vous élevez ceux de Pine Point pour atteindre les tarifs de l'île de Baffin, ou encore si vous établissez un tarif intermédiaire, et c'est là ma préoccupation, vous ne pouvez établir une zone tarifaire pour tous les Territoires du Nord-Ouest.

M. Nielsen: N'était-ce pas là l'objet de l'amendement précédent?

M. Orange: Non, certainement pas. L'objet de l'amendement précédent était d'autoriser la commission à créer un certain nombre de zones tarifaires dans les territoires mais si vous confinez les bénéfices réalisés dans une zone tarifaire des territoires à cette même zone, l'ensemble du territoire ne pourra en tirer partie.

M. Deakon: La commission tiendra certainement compte de tout cela, monsieur le président.

M. Orange: Elle ne le peut, c'est la raison de mon amendement.

M. Deakon: La commission est autorisée à tracer les frontières des zones de la façon qu'elle veut. Elle pourrait établir une seule zone pour toute la région.

M. Orange: Justement. Il y a six ou huit zones dans les territoires, les bénéfices réalisés dans les zones productives où l'on connaît un essort économique ne pourraient être partagés avec les zones à tarif élevé où nous devons réduire le prix des services.

M. Deakon: Pourquoi avez-vous proposé l'amendement précédent? C'est ce que je disais au début.

M. Orange: Afin de permettre l'établissement de ces zones de sorte que l'on puisse avoir des tarifs plus élevés dans une région que dans une autre. Je puis comprendre que l'on établisse des tarifs différents dans les territoires mais je ne puis imaginer que nous limitions la commission à utiliser les bénéfices réalisés dans la zone à tarif bas, à cette zone uniquement, sans apporter aucune aide aux zones à tarif élevé. Si nous laissons les choses comme elles sont, cela permettra à la commission de transférer les profits d'une région rentable, aux zones à tarif élevé afin d'assurer un essort économique de réduire les tarifs, etc. Si vous adoptez cela, c'est impossible.

M. Buchanan: Monsieur le président, bien qu'il y ait une zone tarifaire, il faut savoir qu'une zone tarifaire ne constitue pas la promesse que les tarifs seront identiques dans toute la zone. Nous en avons discuté hier et il me semble que même dans une zone particulière, les tarifs ne seront pas automatiquement les mêmes. Par conséquent, si les habitants des Territoires du Nord-Ouest manifestent ce désir, je suppose et j'espère que les représentants au sein de la commission feront en sorte que les bénéfices réalisés dans les territoires qu'ils soient utilisés n'importe où, de Baffin par exemple à Pine Point, rien n'empêche la commission d'en faire une seule zone. Il va de soi que la commission peut établir des tarifs différents, comme par exemple des frais d'électricité, dans une même zone.

[*Texte*]

Mr. Orange: This is implicit. A rate zone is intended to provide some measure of equalization throughout that zone.

Mr. Buchanan: That is right but there is no guarantee of uniformity of rates so there is no reason that the Northwest Territories, Mr. Orange, through you Mr. Chairman, should not be in one zone.

Mr. Nielsen: One of the expressed intentions of the commission, Mr. Buchanan, is that the ultimate objective is going to be equalization which I do not agree with being from the Yukon, but Mr. Orange certainly agrees with it obviously.

The Chairman: For the clarification of the Chair, Mr. Buchanan, are you totally clear that this amendment will not restrict the profits in a given zone from being spread around the territory? There has been a tremendous amount of discussion on this during the last number of sessions of this committee. I realize I am entering into the discussion here, but the Chair is impressed with the arguments Mr. Orange has made here, that the proposed amendment is going to restrict the ability to spread around the benefits from a particularly productive operation.

• 1030

An hon. Member: You do not understand the complexity of...

Mr. Nielsen: In other words, if there is a surplus amount in the special account of the Yukon zone, assuming it is established as a zone...

An hon. Member: Yes.

Mr. Nielsen: ...that surplus amount in the special account in the Yukon could not be applied to any other zone except the Yukon for purposes of rate reduction and perhaps expansion purposes.

The Chairman: If there were two zones in the Yukon or three zones...

Mr. Nielsen: Which is improbable.

The Chairman: ...then you could not use the surplus from one zone, the most profitable zone, to help ease the burden in the other two zones.

Mr. Nielsen: You know, Mr. Chairman, that is an absolute improbability.

The Chairman: This is a point though. You accept, Mr. Nielsen, that this could be an effect of your amendment.

Mr. Nielsen: Yes, but that is a hypothesis that is way out.

Mr. Rock: Mr. Chairman, if they have any surplus in some zone, I think the best thing for the commission to do would be to pay back the government some of the money they have let them have, instead of keeping it to one zone. It would be similar to the $150,000 I was trying to bring in an amendment on the last time—was it $200,000 or $250,000?

Mr. Thomson: Mr. Chairman, while I can sympathize with Mr. Nielsen's point of view regarding the Yukon as

[*Interprétation*]

M. Orange: C'est implicite. Une zone tarifaire a pour objet d'assurer une certaine forme d'uniformité au sein de cette zone.

M. Buchanan: C'est exact mais rien ne garantit l'uniformité des tarifs; aussi, rien n'empêche que les Territoires du Nord-Ouest, monsieur Orange, constituent une seule zone.

M. Nielsen: L'une des intentions manifestée par la commission, monsieur Buchacan, c'est que l'objectif ultime serait l'uniformité, venant du Yukon, je ne suis pas d'accord avec cet objectif mais manifestement M. Orange semble d'accord.

Le président: Le président aimerait obtenir un éclaircissement, monsieur Buchanan, êtes-vous catégorique lorsque vous dites que cet amendement n'empêchera pas la répartition des bénéfices d'une zone donnée dans tout le territoire? Cette question a fait l'objet d'amples discussions au cours des dernières réunions du comité. Je me rends compte que j'entre dans la discussion mais le président s'est laissé impressionner par les arguments de M. Orange selon lesquelles la proposition d'amendement pourrait empêcher la commission de répartir les bénéfices d'une exploitation particulièrement rentable.

Une voix: Vous ne comprenez pas toute la complexité...

M. Nielsen: Autrement dit, s'il y a un surplus au compte spécial de la zone du Yukon, en partant de l'hypothèse que le Yukon constitue une zone...

Une voix: Oui.

M. Nielsen: Ce surplus au compte spécial du Yukon ne pourrait être utilisé dans une autre zone, en dehors du Yukon, en vue de réduire les tarifs ou dépendre les activités.

Le président: S'il y avait deux ou trois zones au Yukon...

M. Nielsen: Ce qui est fort probable.

Le président: Vous ne pourriez, dès lors pas utiliser les surplus d'une zone, la zone la plus rentable, pour soulager les deux autres zones.

M. Nielsen: Vous savez, monsieur le président, c'est pratiquement impossible.

Le président: Et cela ne change rien à l'argument. Vous reconnaîtrez, monsieur Nielsen, que votre amendement pourrait entraîner pareilles conséquences.

M. Nielsen: Oui, mais c'est là une hypothèse très éloignée.

M. Rock: Monsieur le président, s'il y a un surplus dans une zone, la meilleure chose qu'aurait à faire la commission, selon moi, serait de remettre au gouvernement les sommes dont elle dispose, au lieu de les garder dans une seule zone. C'est comme les 150 mille dollars que j'essaie de gagner grâce à l'amendement que j'ai présenté lors de la dernière réunion. Était-ce 200 mille dollars ou 250 mille dollars?

M. Thomson: Monsieur le président, bien que je vois la thèse de M. Nielsen d'un bon œil en ce qui concerne la

[*Text*]

being one zone, it has not been established by legislation as one zone and if there were two, his comments regarding one zone would be invalid. Certainly I do not think, shall we say, the minerals in the Pine Point area belong to the people of Pine Point. They belong to the people of all the area.

I favour a wider approach than this and I would oppose the amendment for this reason. I think it is all right, shall we say, up to a logical reason, such as all the Yukon contributing to the welfare of all the Yukon. I have been through this in my own Province of Saskatchewan. I do not think the water power of the Saskatchewan River belongs to the people of Saskatoon, for example; I think it belongs to all Saskatchewan. I would argue the same thing for the Yukon or for the northwest Territories.

Amendment negatived on division.

Clauses 8 and 9 agreed to.

Title agreed to.

Bill C-193 as amended agreed to.

The Chairman: Shall I report the bill as amended?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Shall the committee order a reprint of Bill C-193 as amended for distribution to the House?

Some hon. Members: Agreed.

[*Interpretation*]

création d'une zone unique pour le Yukon, la loi n'a pas encore établie qu'il s'agirait d'une seule zone et s'il y en avait deux, ces remarques valables pour une seule zone tomberaient du même coup. Il va de soi que les gisements de Pine Point n'appartiennent pas nécessairement aux gens de Pine Point. Ils appartiennent à tous les gens de la région.

Je suis partisan d'une démarche plus souple, c'est pourquoi je m'opposerai à l'amendement cela signifie sur le plan logique dans la mesure ou tout le Yukon contribuerait au bien-être de tout le Yukon. Je connais la même situation dans ma province, la Saskatchewan. Je ne crois pas que l'énergie hydraulique de la rivière Saskatchewan appartient aux habitants de Saskatoon par exemple; je pense qu'elle appartient à toute la Saskatchewan. Je préconiserai la même chose pour le Yukon ou pour les territoires du nord ouest.

L'amendement est rejeté à la majorité.

Les articles 8 et 9 sont adoptés.

Le titre est adopté.

Le bill C-193, tel qu'amendé, est adopté.

Le président: Puis-je faire rapport du projet de loi tel qu'amendé?

Des voix: D'accord!

Le président: Le comité est-il disposé à demander la réimpression du bill C-193 tel qu'amendé et que des exemplaires en soient distribués à la Chambre.

Des voix: D'accord!

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 17

Tuesday, May 11, 1971

Chairman: Mr. Ian Watson

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 17

Le mardi 11 mai 1971

Président: M. Ian Watson

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Indian Affairs and Northern Development

Procès-verbaux et Témoignages du Comité permanent des

Affaires indiennes et du développement du Nord canadien

RESPECTING:

Estimates 1971-72, Department of Indian Affairs and Northern Development

CONCERNANT:

Le Budget des dépenses 1971-1972, Ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien

APPEARING:

The Hon. Jean Chrétien, Minister of Indian Affairs and Northern Development

COMPARAIT:

L'honorable Jean Chrétien, ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

Third Session

Twenty-eighth Parliament, 1970-71

Troisième session de la

vingt-huitième législature, 1970-1971

[Text]

being one zone. It has not been established by legislation as one zone and if there were two, the comments regarding one zone would be invalid. Certainly I do not think, shall we say, the minerals in the Pine Point area belong to the people of Pine Point. They belong to the people of all the area.

I favour a wider approach than this and I would oppose the amendment for this reason. I think it is all right, shall we say, up to a logical reason, such as all the Yukon contributing to the welfare of all the Yukon. I have been through this in my own Province of Saskatchewan. I do not think the water power of the Saskatchewan River belongs to the people of Saskatoon, for example; I think it belongs to all Saskatchewan. I would argue the same thing for the Yukon or for the northwest Territories.

Amendment negatived on division.

Clauses 8 and 9 agreed to.

Title agreed to.

Bill C-193 as amended agreed to.

The Chairman: Shall I report the bill as amended?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Shall the committee order a reprint of Bill C-193 as amended for distribution to the House?

Some hon. Members: Agreed.

[Interprétation]

création d'une zone unique pour le Yukon, la loi n'a pas encore établie qu'il s'agirait d'une seule zone et s'il y en avait deux, ces remarques valables pour une seule zone tomberaient du même coup. Il va de soi que les gisements de Pine Point n'appartiennent pas nécessairement aux gens de Pine Point. Ils appartiennent à tous les gens de la région.

Je suis partisan d'une démarche plus souple, c'est pourquoi je m'opposerai à l'amendement cela signifie sur le plan logique dans la mesure où tout le Yukon contribuerait au bien-être de tout le Yukon. Je connais la même situation dans ma province, la Saskatchewan. Je ne crois pas que l'énergie hydraulique de la rivière Saskatchewan appartient aux habitants de Saskatoon par exemple; je pense qu'elle appartient à toute la Saskatchewan. Je préconiserai la même chose pour le Yukon ou pour les territoires du nord ouest.

L'amendement est rejeté à la majorité.

Les articles 8 et 9 sont adoptés.

Le titre est adopté.

Le bill C-193, tel qu'amendé, est adopté.

Le président: Puis-je faire rapport du projet de loi tel qu'amendé?

Des voix: D'accord!

Le président: Le comité est-il disposé à demander la réimpression du bill C-193 tel qu'amendé et que des exemplaires en soient distribués à la Chambre.

Des voix: D'accord!

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 17

Tuesday, May 11, 1971

Chairman: Mr. Ian Watson

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 17

Le mardi 11 mai 1971

Président: M. Ian Watson

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Indian Affairs and Northern Development

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Affaires indiennes et du développement du Nord canadien

RESPECTING:

Estimates 1971-72, Department of Indian Affairs and Northern Development

CONCERNANT:

Le Budget des dépenses 1971-1972, Ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien

APPEARING:

The Hon. Jean Chrétien, Minister of Indian Affairs and Northern Development

COMPARAÎT:

L'honorable Jean Chrétien, ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

Third Session

Twenty-eighth Parliament, 1970-71

Troisième session de la

vingt-huitième législature, 1970-1971

23864—1

STANDING COMMITTEE ON INDIAN AFFAIRS AND NORTHERN DEVELOPMENT

Chairman: Mr. Ian Watson

Vice-Chairman: Mr. Paul St. Pierre

Messrs.

Badanai	Gundlock
Barnett	Marchand (*Kamloops-Cariboo*)
Buchanan	Matte
Cadieu	McBride
Deakon	Morison
Nielsen	Simpson
Orange	Stafford
Paproski	Thomson (*Battleford-Kindersley*)
Rock	Yewchuk—(20).

COMITÉ PERMANENT DES AFFAIRES INDIENNES ET DU DÉVELOPPEMENT DU NORD CANADIEN

Président: M. Ian Watson

Vice-président: M. Paul St. Pierre

Messieurs

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

J. H. Bennett

Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 65(4)(b)

Mr. Barnett replaced Mr. Harding on May 6, 1971.

Mr. Marchand (*Kamloops-Cariboo*) replaced Mr. Robinson on May 10, 1971.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

M. Barnett remplace M. Harding le 6 mai 1971.

M. Marchand (*Kamloops-Cariboo*) remplace M. Robinson le 10 mai 1971.

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente au siège d'Information Canada, Ottawa, Canada

MINUTES OF PROCEEDINGS

Tuesday, May 11, 1971.
(19)

[*Text*]

The Standing Committee on Indian Affairs and Northern Development met this day at 9.45 a.m., the Chairman, Mr. Watson, presiding.

Members present: Messrs. Badanai, Barnett, Cadieu, Deakon, Gundlock, Marchand (*Kamloops-Cariboo*), McBride, Morison, Orange, Rock, Simpson, St. Pierre, Watson.—(13)

Also present: Mr. Sulatycky, M.P.

Appearing: The Honourable Jean Chrétien, Minister of Indian Affairs and Northern Development.

Witnesses: From the Department of Indian Affairs and Northern Development: Mr. H. B. Robinson, Deputy Minister; and Mr. J. B. Bergevin, Assistant Deputy Minister (Indian—Eskimo Affairs).

The Committee commenced consideration of the Estimates 1971-72 for the Department of Indian Affairs and Northern Development.

The Chairman called
Item 1—Program expenditures—$8,777,000.

It was agreed,
That the Committee would consider the programs of the Department in the following order: Conservation; Northern Development; and Indian and Eskimo Affairs, so that all departmental officials do not have to be present at every Committee meeting.

The Chairman introduced The Honourable Jean Chrétien, Minister of Indian Affairs and Northern Development, who introduced his departmental officials and made a statement.

The Minister and his officials were questioned.

At 10.55 a.m., questioning continuing, the Committee adjourned to Thursday, May 13, 1971.

Le greffier du Comité
J. H. Bennett
Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

Le jeudi 11 mai 1971.
(19)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des affaires indiennes et du développement du Nord canadien se réunit ce matin à 9 h 45. Le président, M. Watson, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Badanai, Barnett, Cadieu, Deakon, Gundlock, Marchand (*Kamloops-Cariboo*), McBride, Morison, Orange, Rock, Simpson, St-Pierre, Watson—(13)

Autre député présent: M. Sulatycky.

Comparaît: L'honorable Jean Chrétien, ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien.

Témoins: Du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien: MM. H. B. Robinson, sous-ministre et J. B. Bergevin, sous-ministre adjoint (Affaires indiennes-esquimaudes).

Le Comité entreprend l'étude des prévisions budgétaires 1971-1972 du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien.

Le président met en délibération
Le crédit 1—Dépenses du programme—$8,777,000.

Il est convenu,
Que le Comité étudie les programmes du ministère dans l'ordre suivant: conservation; développement du Nord; et affaires indiennes et esquimaudes pour que tous les hauts fonctionnaires du ministère n'aient pas à être présents à chaque séance du Comité.

Le président présente l'honorable Jean Chrétien, ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien qui présente ses hauts fonctionnaires et fait une déclaration.

Le ministre et ses hauts fonctionnaires répondent aux questions.

A 10 h 55 du matin, au cours de la période de questions, le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 13 mai 1971.

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, May 11, 1971.

• 0943

[*Text*]

The Chairman: Gentlemen, I will call the meeting to order. We are beginning our consideration of the Estimates for 1971-72 for the Department of Indian Affairs and Northern Development. We are happy to have with us today the Hon. Jean Chrétien.

I will call Vote 1, Administration on page 10-6 of the Blue Book.

DEPARTMENT OF INDIAN AFFAIRS AND NORTHERN DEVELOPMENT

Department—Administration Program

Vote 1—Administration—Program expenditures $8,777,300

Statutory—Minister of Indian Affairs and Northern Development—Salary and Motor Car Allowance—$17,000

Total Budgetary Expenditures—$8,794,300

The Chairman: Mr. Minister, before I invite you to introduce your associates and to make a statement, I wonder if I could propose to the Committee that the meeting on the estimates be organized in a way which will enable us to examine each of the three major programs of the Department of Indian Affairs and Northern Development separately—Conservation, Northern Development, and Indian and Eskimo Affairs. If we adopted this means of procedure we would not have to have all the officials here for each meeting. If it meets with the approval of the Committee, we will divide it into these sections and then we will only have the officials here that are required for each section. Is that agreeable to the Committee?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Minister, would you introduce your associates?

Hon. Jean Chrétien (Minister of Indian Affairs and Northern Development): Mr. Chairman, I am here this morning with my Deputy Minister, Mr. Robinson, my Assistant Deputy Minister, Mr. Battle, and Mr. Gordon, Mr. Bergevin, Mr. Hunt, the financial adviser, Mr. Cameron, and two of my special assistants. If needed, there are some other officials who will come.

Should I start now to make my statement?

Monsieur le président, messieurs les membres du comité, l'exercice financier qui se termine a été marqué d'importants changements au sein de mon ministère. Signalons d'abord que le travail de base accompli au cours de ces dernières années a commencé à donner des résultats. Par l'entremise de tous nos programmes, nous nous sommes rapprochés des gens qui sont concernés de près par nos objectifs. Cette attitude se reflète dans les prévisions budgétaires qui vous seront présentées aujourd'hui.

• 0945

Comme d'habitude, je commenterai séparément des principaux domaines d'action auxquels s'appliquent nos

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 11 mai 1971

[*Interpretation*]

Le président: Messieurs, à l'ordre, s'il vous plaît. Nous commençons l'étude des prévisions budgétaires du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien pour l'année 1971-1972. Nous avons l'honneur d'avoir avec nous aujourd'hui l'honorable Jean Chrétien.

Nous allons mettre en délibération le Crédit 1er, Administration, page 10-7 du Livre bleu.

MINISTÈRE DES AFFAIRES INDIENNES ET DU NORD CANADIEN

Ministère—Programme d'administration

Crédit 1er—Administration—Dépenses du programme—$8,777,300

Statutaire—Ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien—Traitement et indemnité d'automobile—$17,000

Total des dépenses budgétaires—$8,794,300

Le président: Monsieur le ministre, avant de vous demander de présenter vos associés et de faire une déclaration, je me demande si je puis proposer aux membres du Comité que les séances concernant les prévisions budgétaires soient organisées de façon à nous permettre d'étudier chacun des trois programmes principaux du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien séparément: la Conservation, les Affaires du Nord, et les Affaires indiennes et esquimaudes. Si nous procédions de cette façon, il ne serait pas nécessaire que tous les hauts fonctionnaires soient ici pour chaque séance. Si les membres du Comité sont d'accord, nous allons diviser le sujet de cette façon et nous n'allons convoquer ici que les hauts fonctionnaires intéressés dans chacun des cas. Êtes-vous d'accord là-dessus?

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur le ministre, je vous prie de présenter vos associés.

L'hon. Jean Chrétien (ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien): Monsieur le président, je suis ici ce matin avec mon sous-ministre, M. Robinson, mes sous-ministres adjoints, MM. Battle et Gordon, ainsi que M. Bergevin et M. Hunt, le conseiller financier, M. Cameron, et deux de mes adjoints spéciaux. Si nécessaire, d'autres hauts fonctionnaires pourront comparaître.

Devrais-je faire ma déclaration maintenant?

Mr. Chairman, members of the Committee, significant changes within my Department have characterized the fiscal year just ending. I would first of all say that the basic work accomplished during the past few years has started to give some results.

Through all our programs, we got nearer those who are concerned with our objectives. This attitude can be seen in the estimates that you have before you today.

As usual, I will comment separately on the main fields of operation to which our programs apply, but beforehand, I would like to make a few general remarks.

We have witnessed during the last decade a growing unrest among the citizens of western democracies, to the

[*Texte*]

programmes, mais, au préalable, j'aimerais exprimer quelques remarques d'ordre général.

La dernière décennie a été témoin d'un mécontentement croissant parmi les citoyens des démocraties occidentales, dans la mesure où le gouvernement prend des décisions sans consulter suffisamment la population. Plusieurs affirment qu'un gouvernement représentatif n'est pas suffisant et réclament un gouvernement plus réceptif aux besoins de la population.

Ceux à qui il incombe de prendre les décisions, se doivent de tenir compte de ce point de vue. Ils doivent s'efforcer de trouver des moyens de partager le mécanisme de prise de décisions. Les institutions gouvernementales doivent répondre à ce nouveau sentiment d'inquiétude exprimé par la population.

J'ai la ferme conviction que la consultation est un des éléments de cette réponse. Dans nos programmes de conservation, nous avons tenu des audiences publiques destinées à permettre aux intéressés d'exprimer leurs opinions sur les plans cadres provisoires. Dans le domaine des affaires indiennes, nous avons essayé de faire participer les Indiens à tous les niveaux de prise de décision et de l'administration des programmes. Dans le Nord canadien, nos objectifs sont les mêmes: nous voulons que tous les habitants de cette partie du pays participent pleinement au développement politique et économique de leur région et en retirent tous les bénéfices possibles.

Il n'est pas trop difficile de consulter les gens et de recueillir leur opinion sur des problèmes courants. C'est la consultation qui permet d'établir des points communs entre les diverses opinions, et l'on peut tenir compte de cette diversité dans l'élaboration des projets. La consultation amène à la surface les problèmes et les difficultés réls de tous, et facilite par le fait même l'entente mutuelle.

Dans certains cas, la responsabilité ne peut être déléguée. C'est un fait que doivent accepter ceux qui sont chargés de gérer les ministères et d'établir les lignes de conduite. Quelquefois, il faut faire un choix entre deux mesures aux objectifs également louables, mais qui s'excluent l'une de l'autre.

C'est ce qui se produit dans le domaine de la conservation. Nous devons choisir entre l'utilisation et la jouissance d'un parc, d'une part, et la préservation intacte et perpétuelle, d'autre part. Les sentiers et les terrains de camping déparent évidemment la nature sauvage; les Canadiens ne peuvent amener leurs familles par contre dans des endroits dépourvus dinstallations. Nous essayons d'offrir les deux genres de parcs, mais nous devons décider à quel usage sera consacrée telle ou telle partie de ces parcs.

Dans le Grand Nord, nous tâchons de préserver le milieu ambiant et de maintenir un terrain vierge. Par ailleurs, il est impératif de fournir des emplois aux autochtones. A cette fin, nous devons établir dans le Nord une écoomie viable. Nous devons choisir.

Nous essayons de protéger les intérêts légitimes des Indiens et des Esquimaux et nous voulons mettre fin au paternalisme. Nous devons établir des gouvernements locaux efficaces, administrés par un personel indien qui manque parfois d'expérience. Nous devons permettre à ces employés de faire leurs premières armes, sans une trop grande intervention de notre part, mais nous ne devons pas perdre de vue nos responsabilités en ce qui

[*Interprétation*]

extent that the government rules without sufficient consultation with the people. Many say that a representative government is not sufficient and are asking for a government that will take more into consideration the needs of the people.

Those who must make decisions have to take that view into account. They must strive to find means of sharing the decision-making process. Governmental institutions must react to this growing concern expressed by the public.

I am firmly convinced that consultation is part of that answer. In our conservation programs, we have held public hearings with a view to allowing interested parties to express their views on the general interim programs. In the Indian affairs field, we have tried to get the participation of Indians at all decision-making and the program-administration levels. In the Canadian North, our objectives are the same: we want all those who live in that part of the country to participate fully in the political and economic development of their area and to benefit as much as possible.

It is not too difficult to consult people and get their views on current problems. Consultation allows us to establish common points among various views, and we can take those disparities into account in the preparation of programs. Consultation brings to the fore everybody's real problems and difficulties and thus, facilitates mutual agreement.

In some cases, responsibility cannot be delegated. That fact must be accepted by those who manage departments and set their policies. Sometimes, a choice must be made between two programs, the objectives of which are equally praiseworthy, but which are mutually exclusive.

This is what happens in the field of conservation. We must choose between the use and the enjoyment of a park on one hand and its permanent conservation on the other. Parks and camping grounds evidently spoil the wilderness; however, Canadians cannot bring their families in places where there are no facilities. We try to provide the two kinds of parks, but we must decide what use we want to make of such and such part of a park.

In the far North, we attempt to preserve the environment and to maintain unspoiled grounds. On the other hand, it is important that we give jobs to the natives. Towards that end, we have tried to establish in the North, a viable economy. We must choose.

We try to protect the legitimate interests of Indians and Eskimos and we want to put an end to patronage. We must establish efficient local governments administered by an Indian staff that sometimes lacks experience. We must allow those employees to get that experience without intervening too much, but we must not lose sight of our responsibilities regarding public funds. Once again, we must choose.

Programmes indiens et esquimaux. Les événements des quelque deux ou trois dernières années ont favorisé une plus grande participation des Indiens au moyen de leur association aux programmes et à l'élaboration des politiques. Cela va continuer de s'accroître. Des représentants indiens ont siégé dans les commissions réunies pour étudier les demandes d'emploi relativement à certains postes importants dans le Ministère.

Il y a maintenant un directeur régional indien dans une des régions et des surintendants d'éducation indiens dans

[*Text*]

touche les fonds publics. Encore une fois, nous devons choisir.

Indian and Eskimo programs. Events of the last two or three years have led to a greater involvement of Indian people through their association in programs and in the evolution of policy. This will continue to grow. Indian representatives have been sitting on boards called together to consider applications for certain key positions in the department.

• 0950

We now have an Indian as Regional Director in one of the regions and Indian people as Superintendents of education in two. Today there are 1,791 departmental employees who are of Indian status. Three years ago there were 771, so it has more than doubeld in two and a half years.

In the last two years we have been reviewing programs to identify shortcomings and deficiencies. As the programs are reviewed, Indian representatives are consulted about possible changes. Consultation slows down change, but it makes for a more effective end product. In the long run it will be well worthwhile.

We face many difficulties and I do not deny it. We would prefer to do all that needs to be done and do it right away. But there is a limit to the resources which can be devoted to any one social problem. I think there is also a limit to how much we can spend efficiently. Funds devoted to Indian-Eskimo programs have risen from $51 million in 1961-62 to $264 million this year. That is an increase of 417 per cent in ten years. That is a clear indication of the Government's determination to deal effectively with the problems which have beset the Indian people for so long.

In that ten years progress has been made. Although there are still shortcomings in programs and policies, we should not lose sight of the achievements.

Many of these achievements are the result of hard work and effort by Indian people—individuals and bands working purposefully toward their goals, and they have something to be proud about in this.

The school system is beginning to meet the challenge. We still have some distance to go. Ten years ago the problem was getting students enrolled in school. Today it is keeping students in High School. Another important aspect of recent developments is that all across the country, the cultural self-esteem of both bands and individuals has risen and is continuing to do so. My department has just recently sponsored the Second Annual National Cultural Conference and it is clear that the Indian pride in his heritage is growing and will help the Indian people to take their place in the Canadian society.

In the last ten years housing has been improved and this gives Indian students a better chance to study effectively and make use of the schooling. Isolation from the general community, fifteen years of scarce funds during depression and war years and the growing birthrate of the nineteen fifties left the Indian people with poor and inadequate housing. In 1962 there were 25,786 houses on reserves. They were mostly small, old-fashioned and inadequate. Fifty-seven percent had three rooms or less; only 44 per cent had electricity. Today there are still 33 per cent of the homes on reserves with three rooms or

[*Interpretation*]

deux régions. Il y a présentement 1,791 employés du ministère qui ont le statut d'Indien. Il y a trois ans, il y en avait 771, de sorte que leur nombre a plus que doublé en deux années et demie.

Au cours des deux dernières années, nous avons étudié les programmes, afin de déceler les lacunes. Au fur et à mesure de la révision des programmes, les représentants indiens sont consultés au sujet des changements possibles. La consultation ralentit le processus de changement, mais elle est plus efficace en définitive. A la longue, elle s'avérera.

Je ne nie pas que nous faisons face à de nombreuses difficultés. Nous préférerions faire immédiatement tout ce qu'il y a à faire. Cependant, les ressources qui peuvent être affectées à un problème social particulier sont limitées. Il y a aussi une limite à ce que nous pouvons dépenser de façon efficace. Les fonds alloués aux programmes indiens et esquimaux sont passés de 51 millions de dollars en 1961-1962 à 264 millions cette année. Il s'agit d'une augmentation de 417 p. 100 en dix ans. Cet exemple indique nettement la détermination du gouvernement à traiter de façon efficace des problèmes auxquels les Indiens font face depuis si longtemps.

Au cours de ces dix années, nous avons fait des progrès. Bien qu'il y ait encore des lacunes dans les programmes et les politiques, il faut avouer que certaines choses ont été accomplies.

Plusieurs des accomplissements proviennent du travail acharné et des efforts des Indiens: les particuliers et les bandes s'efforcent d'atteindre leurs objectifs et ils ont de quoi à être fiers.

Le système scolaire commence à répondre aux besoins. Il reste beaucoup à faire, mais il y a dix années, le problème était de faire entrer les enfants à l'école; de nos jours, c'est de les garder à l'école secondaire. Un autre aspect important des développements récents est que partout au pays, la fierté culturelle des bandes et des particuliers s'est accrue et continue de s'accroître. Mon ministère vient de commanditer la deuxième conférence annuelle nationale de la culture et il est évident que l'Indien est de plus en plus fier de ses traditions et que cela aidera au peuple indien à prendre sa place dans la société canadienne.

Le logement s'est amélioré au cours des dix dernières années et les étudiants indiens ont donc une meilleure chance de bien étudier et de tirer profit de leur éducation. L'éloignement des grands centres, les fonds rares pendant quinze années au cours de la dépression et de la guerre et la natalité croissante pendant les années cinquante ont laissé aux Indiens des logements pauvres et insuffisants. En 1962, il y avait 25,786 maisons sur les réserves. La plupart étaient petites, anciennes et inadéquates; 57 p. 100 d'entre elles avaient trois pièces ou moins, seulement 44 p. 100 avaient l'électricité. Présentement, il y a encore 33 p. 100 des maisons sur les réserves qui ont trois pièces ou moins, mais 67 p. 100 ont quatre pièces ou plus. Présentement, 80 p. 100 des maisons sur les réserves ont l'électricité, ce qui est beaucoup si l'on tient compte de la situation rurale. Nous pouvons maintenant dire qu'il n'y a pas de réserves dans les régions où les services d'électricité sont répandus qui ne sont pas desservies et, dans certains cas, la réserve peut être la seule communauté de la région qui a l'électricité.

[*Texte*]

less; but there are 67 per cent with four rooms or more. Today 80 per cent of reserve houses have electricity—which is high if the rural situation is taken into account. We can now say that there are *no* reserves in areas where electrical services are general that are not served and in some cases the reserve may be the only community in the area with electricity.

But these steps forward create hard choices too. We will not be able to meet all the needs for housing with subsidies.

• 0955

Other programs will have to be introduced.

Although we have built 11,260 houses under the housing program and we will build over 2,000 more this year, family formations and the higher standards we have set for dwellings leave a shortfall which is great. It cannot be met under the subsidy program. Additional sources of capital will have to be brought into play, such as those of CMHC. New approaches will have to be taken if this shortfall is to be met.

Consultation is going on now and we are awaiting proposals from the Indian representatives on their suggestions as to how this situation can be met.

Programs administered by Indian bands and associations will handle over $30 million this year, increased from $15.8 million in 1969-70. This program puts community matters directly into the band's hands. It is an important step forward in developing Indian communities. The Economic Development program will for the first time be in a position to help with large-scale development of reserve assets. Together these two programs bring to the Indian people the authority to manage more of their business, more of their lives.

Members will have noticed a change in the Indian Consultation and Negotiation budget. This group has now become the Research and Liaison Branch in keeping with alterations in the direction of Indian policy. Funds for support of Indian Associations' core operation has been transferred to the Secretary of State's Department, which was in any case making grants to Indian and other voluntary associations. The Research and Liaison Branch will have as its main activity the development of stronger liaison with Indian bands and associations, provincial governments, other federal departments and agencies, the committee on Indian Rights and Treaties and the research necessary to measure the extent of the government's commitments.

We continue to seek a consultative mechanism which will enable the Indian viewpoint to be taken fully into account in formulating and carrying out policies and programs.

We would like to do more of the good things we are asked to do. We have to face the facts of limited resources and of limited effectiveness of some expenditures. Consultation will help to make our programs more effective. Higher budgets help us to meet more of the needs. But in the final analysis it is the endeavours of individual Indian people which will justify our expenditures—or prove them ineffectual. We seek to end paternalism and to provide the full measure of freedom for bands, groups and individual Indian people to prove that the investment is justified.

Programme de la conservation

[*Interprétation*]

Cependant, ce progrès entraîne aussi des choix difficiles. Nous ne pourrons répondre à tous les besoins de logement avec des subventions.

D'autres programmes devront être présentés.

Bien que 11,260 logements aient été construits en application du programme de l'habitation, et que la construction de plus de 2,000 soit prévue pour cette année, la constitution de nouvelles familles ainsi que les normes plus élevées de construction provoquent un manque important de logements, que le programme de subventions ne saurait combler. De nouveaux capitaux devront être mis en œuvre, tels que ceux de la SCHL. Une nouvelle approache devra être abordée si l'on veut combler ce déficit.

Des consultations sont actuellement en cours et nous attendons les propositions que nous feront les représentants indiens sur la façon de résoudre ce problème.

Les programmes appliqués par les bandes et associations d'Indiens s'élèveront à plus de 30 millions de dollars durant l'année en cours, contre 15.8 millions de dollars en 1969-1970. En vertu de ce programme, les questions communautaires relèveront directement de l'autorité des bandes. Il s'agit là d'un progrès important en vue du développement des communautés indiennes. Le programme d'expansion économique sera pour la première fois en mesure d'aider à l'exportation sur une grande échelle des avoirs des réserves. Ces deux programmes donnent au peuple indien la possibilité de gérer davantage leurs propres affaires et leur propre vie.

Les membres du Comité auront sans doute remarqué qu'une modification est intervenue dans le budget de consultations et de négociations indiennes, qui porte maintenant le titre de «Direction de la recherche et des liaisons», conformément aux modifications intervenues dans le domaine de la politique indienne. Les fonds destinés au soutien des principaux programmes entrepris par les associations indiennes ont été transférés au ministère du secrétaire d'État, qui déjà par le passé accordait des subventions aux Indiens aussi bien qu'à d'autres associations volontaires. La Direction de la recherche et de la liaison aura pour principale activité la mise au point d'un système de communications plus efficaces entre les bandes et associations indiennes d'une part et d'autre part les gouvernements provinciaux ainsi que les ministères et agences fédérales, le Comité des droits et traités indiens et fera les recherches en vue de déterminer l'importance des engagements du gouvernement.

Nous cherchons toujours à mettre au point un mécanisme de consultations qui nous permettrait de tenir pleinement compte du point de vue indien lors de l'élaboration et de l'application des politiques et programmes.

Nous aimerions être mieux à même de faire les demandes valables qui nous sont soumises. Mais il faut tenir compte des fonds restreints dont nous disposons ainsi de ce qui peut être réalisé grâce à certaines dépenses. Néanmoins les consultations ne manqueront pas de rendre nos programmes plus efficaces. Des budgets accrus nous permettront de faire face à de nouveaux besoins. Mais en dernière analyse, c'est de l'effort individuel de chaque Indien que dépendront l'utilité ou l'inutilité de nos dépenses. Nous voulons mettre un terme au paternalisme et donner toute liberté aux bandes, groupes et individus d'origine indienne en vue de prouver que ces investissements sont justifiés.

[*Text*]

Nous avons maintenant cinq parcs nationaux de plus qu'il y a deux ans. Ces nouveaux parcs ajoutent quelque mille milles carrés de terres aux étendues qui étaient déjà réservées pour le bénéfice et l'agrément des Canadiens. Les parcs de Kouchibouguac, Forillon, La Mauricie, Gros Morne et «Pacific Rim» sont autant de splendides chaînons ajoutés à un magnifique réseau et nous sommes actuellement en train de négocier avec plusieurs provinces la création d'autres parcs.

En outre, nous avons réservé une étendue importante de terrain dans les Territoires du Nord-Ouest située autour de Reliance sur le Grand Lac des Esclaves afin d'aménager éventuellement un parc national en cet endroit.

• 1000

Nous sommes actuellement en train de négocier avec plusieurs provinces la création d'autres parcs.

En outre, nous avons réservé une étendue importante de terrain dans les Territoires du Nord-Ouest, autour de Reliance sur le Grand Lac des Esclaves, afin d'aménager éventuellement un parc national à cet endroit. J'ai annoncé dernièrement qu'un secteur avait été réservé le long de la rivière Nahanni et que des audiences publiques seraient tenues sur la possibilité d'établir un parc national dans cette région. Il importe aussi de créer un parc national au Yukon. J'ai demandé aux fonctionnaires de mon ministère de dresser un rapport sur les possibilités d'établir un parc national polaire dans les Territoires du Nord-Ouest.

The Chairman: Is it working?

Mr. Chrétien: I am reading very slowly in French, so perhaps some can pick it up in French.

Mr. Barnett: We can get some of it.

M. Chrétien: Il nous faut absolument réserver des terres au nord du 60e parallèle pendant que nous sommes encore en mesure de le faire. Dans le sud, les parcs traversent présentement une situation difficile. Le nombre croissant de visiteurs qu'ils reçoivent leur impose une charge que seule peut alléger, dans une certaine mesure, la création de nouveaux parcs. Quant aux parcs actuels, il faut en assurer la conservation. Ces audiences publiques ont été tenues dans les parcs Fundy, Kéjimkujik Cap-Breton, Pointe-Pelée, Yoho, Kootenay, Banff et Jasper. Ces réunions publiques ont attiré des assistances nombreuses. Les commentaires et les opinions qui ont été formulés constituent des témoignagnes encourageants. Ils prouvent que les Canadiens sont conscients des valeurs que représentent pour eux les parcs nationaux. Ils illustrent la diversité des utilisations proposées pour les parcs et permettent de connaître les sentiments que suscite chaque proposition.

Il a été question surtout au cours de ces audiences publiques des divergences de vues que font naître les parcs, non pas qu'il faille choisir entre l'exploitation de leurs ressources et leur utilisation aux fins qui leur sont propres car les parcs nationaux sont des étendues réservées qui doivent à tout prix échapper à la hache du bûcheron, au pic du mineur et au *bulldozer*. Mais il y a opposition entre la demande d'utilisation à des fins de loisir et la surutilisation, du fait que celle-ci entraîne

[*Interpretation*]

Conservation Program

We now have five more national parks than two years ago. These new parks add about a thousand square miles of land to the area which had already been set aside for the benefit and pleasure of all Canadians. The parks of Kouchibouguac, Forillon, La Mauricie, Gros Morne and Pacific Rim are so many splendid links added to an already magnificent chain. And negotiations with a view to the creation of new parks are now under way with several provinces.

Furthermore, an important stretch of land in the Northwest Territories around Reliance on the Great Slave Lake have been set aside with a view to eventually creating a national park in that region.

Negotiations are now under way with a number of provinces with a view to creating our parks.

Furthermore, an important stretch of land has been set aside in the Northwest Territories around Reliance on the Great Slave Lake with a view to eventually creating a national park there. I announced not so long ago that an area had been set aside along the Mahoney River and that public hearings would be held on the possibility of creating a national park in that region. It is also important to create a national park in the Yukon. I have asked officers of my department to prepare a report on the possibility of creating another national park in the Northwest Territories.

Le président: Est-ce que ça marche?

M. Chrétien: Je lis très lentement en français ce qui permettra peut-être à certains d'entre vous de me comprendre.

M. Barnett: Nous comprenons un peu.

Mr. Chrétien: Land must be set aside to the north of the 60th parallel while there is time to do so. In the south, parks are going through a difficult period. The growing numbers of visitors imposes obligations that will only be met to a certain extent through the creation of new parks. As for existing parks, their conservation must be ensured. Public hearings have been held in the Fundy, Kejimkujik, Cape Breton, Pointe-Pelee, Yoho, Kootenay, Banff and Jasper Parks. These public hearings have drawn great crowds. The comments and opinions expressed are highly encouraging. They prove that Canadians are fully conscious of the value of their national parks. They bring out the various uses proposed for the parks and enable us to know the reactions to each of these proposals.

These last hearings have dealt mainly with the differences in opinion concerning these parks, although there is no question of choosing between the development of their resources and their use in view of their own ends, as national parks must at all cost escape the woodcutter's axe, the miner's pick and the bulldozer. But there is a conflict between the use of these parks—for leisure purposes and their excessive use, the latter would inevitably result in the destruction of those rare advantages that visitors come to benefit from. There is no single solution to this problem. Planning and zoning can, however, prevent certain conflicts. We can meet the demand of certain

[*Texte*]

inévitablement la destruction des avantages mêmes dont les visiteurs veulent profiter. Il n'existe pas de solution unique au problème. La planification et le zonage peuvent cependant empêcher certains conflits. S'il est vrai que nous pouvons assurer la satisfaction d'une vaste gamme d'intérêts en affectant divers secteurs des parcs à un usage particulier. Nous ne pourrons jamais satisfaire à la fois aux désirs de ceux qui veulent conserver les parcs dans leur état naturel et ceux qui souhaitent satisfaire à tous les besoins du public. Il faudra, dans chaque cas, faire un choix.

On se rend de plus en plus compte de la diminution constante des terres inexploitées au Canada. Le public devient de plus en plus conscient de l'importance de ces terres. Pendant ce temps, un nombre accru de personnes désirent utiliser ces endroits pour leurs loisirs.

Je rappelle que nous ne permettrons pas que nos parcs soient dégradés. Nous les protègerons, nous les conserverons et nous veillerons à ce que le plus grand nombre possible de Canadians puissent les fréquenter et en tirer profit.

Au surplus, nous prendrons les mesures nécessaires pour nous assurer que les visites n'amènent pas une destruction des valeurs mêmes pour lesquelles les parcs ont été créés. Nous nous proposons de mettre l'accent sur les activités d'interprétation et de planification, d'améliorer les services d'accueil, de maintenir au minimum l'effectif administratif sans pour autant nuire à une exploitation efficace ainsi que de protéger les parcs tout en augmentant l'agrément des visiteurs.

Northern development program: The choices that must be faced in the north are particularly difficult. Nowhere is change affecting people more, and we must continually adjust, adapt and amend programs to meet a changing situation in both developmental and social terms.

• 1005

The northern people cannot live as they once did. The population is increasing and the demand for a higher standard of living for these people must be met by a productive northern economy in which northerners can find jobs and incomes.

The problem is to encourage development which will provide jobs and incomes, make sure that northerners participate and at the same time ensure that the social and cultural milieu of the north does not change more rapidly than people are able to accept.

We are also concerned about the northern environment. It is not only the heritage of northerners but of all Canadians. The Committee is familiar with the legislation that has been passed and many of the programs that we have under way. The Arctic Water Pollution Prevention Act, the Northern Inland Waters Act, and amendments to the Territorial Lands Act provide us with tools to use in protecting the northern environment.

More than half a million dollars will be provided this year to carry out research under the Arctic Land Use Research Program which will provide much of the essential data needed to properly determine the safest and most effective way of developing the natural resources in the north. Research, however, is only part of a total environmental protection program. Land use, renewable resource management, assessment of impact by all activi-

[*Interprétation*]

groups by restricting various parts of the national parks to special uses. But it will be impossible to comply at the same time with the desire of those who wish to keep the parks in their natural state and those who wish to satisfy all public needs. The choice will in each case have to be made.

We are coming to realize more fully, the continual decrease of virgin land in Canada. Public awareness of the importance of these lands is also growing. At the same time, more and more people want to use these lands for leisure purposes.

I want to stress the fact that we shall not allow our national parks to be damaged. We shall protect them; we shall keep them and we shall see to it that the greatest possible number of Canadians can visit them and benefit from them.

Furthermore, all necessary measures shall be taken with the view to ensuring that the use of these parks does not lead to the destructiin of those very values for which the parks were created. We intend to stress interpretation and planning within the parks, to improve the reception services, to maintain administrative operations to a minimum without hindering an efficient use of these parks and to protect the parks while enhancing the pleasure of the visitors.

Programme de développement du Nord canadien: les choix qui nous confrontent dans le Nord sont particulièrement difficiles. Les changements y affectent plus de personnes que partout ailleurs et nous sommes obligés d'ajuster, d'adapter et de modifier continuellement nos programmes en vue de faire face à une situation en pleine évolution tant du point de vue matériel que social.

Le peuple du nord ne peut vivre comme il le faisait autrefois. La population s'accroît et la demande pour un standard de vie plus élevé pour ce peuple ne peut être atteint que par une économie productive pouvant assurer emplois et revenus aux gens du nord.

Le problème est d'encourager un développement qui fournira emplois et revenus, il faut faire en sorte d'assurer la participation des gens de la région et en même temps faire en sorte que le milieu social et culturel du nord ne change pas plus rapidement que la possibilité des gens aussi inadaptés.

Nous sommes également inquiets au sujet de l'environnement. Ce n'est pas seulement l'héritage des gens du nord mais celui de tous les Canadiens. Le Comité est au courant de la loi qui a été adoptée et des nombreux programmes en cours, la loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la loi sur les eaux intérieures du nord, ainsi qu'un amendement à la loi sur les terres territoriales nous mettent en mesure de protéger l'environnement nordique.

Un montant de plus de 500 millions de dollars sera consacré cette année à des recherches en vertu du programme de recherches sur l'utilisation des terres arctiques, ce programme fournira une grande partie des données essentielles pour déterminer de façon appropriée la manière la plus effective, et la plus sûre de développer les ressources naturelles dans le nord. Les travaux de recherches, cependant, ne sont qu'un aspect du programme de protection de l'environnement. L'utilisation des terres, la gestion des ressources renouvables, l'évaluation de l'impact à toutes les activités, des équipes d'ins-

[*Text*]

ties, inspection teams and control make up the total package. By the end of the year we will have on the ground an effective and I hope efficient team that will be capable of implementing this program. It is our intention to build on this base in the years ahead.

I am pleased by the progress that has been made in the last year towards greater participation by northerners in the political and administrative affairs of the Territories.

In December of last year, residents of the Northwest Territories had the opportunity to elect members to an enlarged Territorial Council, in which the number of appointed members has been reduced and the number of elected members increased from seven to ten. It is most gratifying to see four native persons and the first elected woman now sitting on Council. In the Yukon, a further step has been taken towards the involvement of elected representatives in the process of government. An executive committee has been established to advise the Commissioner in the carrying out of his responsibilities, which includes two elected members of the Council.

This will be the first year that the majority of provincial type services in the N.W.T. are provided by and financed through the territorial government. The process of transferring responsibility for these services from the federal to the territorial government has been completed and the territorial government will be operating schools, administering the local government structure, the community development programs, and other services to residents throughout the whole expanse of the Territories. This has been a most satisfying experiment which, through financial agreements with the federal government, has permitted the Northwest Territories government, in a very short time, to develop its capacity to serve its own people. Both territorial governments place a high priority on the education and training of Indians and Eskimos for jobs in the resource industries and we are working closely with them on these programs.

Indian associations are now operating in both territories and are assisting Indian people in their endeavour to participate more fully in Canadian society, with the financial support of the federal government. Indications are that Eskimo associations are also in the process of being formed in Arctic Quebec and the Northwest Territories. They could become eligible for federal government assistance on a basis similar to that of Indian associations in the rest of the country.

Following amendments in the Territorial Lands Act, a good start has been made in transferring to the territorial governments from the federal government the responsibility for the administration of land in northern settlements. This makes it possible for the local authorities to deal directly with the people in the communities who wish to carry on land transactions and build homes.

• 1010

Of particular interest at this point in time are the various proposals to build oil and gas pipelines in the north. Before reaching any decision on these proposals we must be in a position to assess with some degree of accuracy the probable impact of the environmental and social balance of the regions affected.

We have laid our plans to tackle this specific question and I hope soon to be able to provide further details.

[*Interpretation*]

pection et de surveillance en constituent l'ensemble. D'ici la fin de l'année, nous enverrons sur place, une équipe efficiente qui sera en mesure d'assurer l'implantation de ce programme. Nous avons l'intention de poursuivre nos efforts dans cette même voie au cours des années à venir.

Je suis heureux de constater les progrès qui ont été accomplis au cours des dernières années pour une plus grande participation des gens du nord dans les affaires politiques et administratives des territoires.

En décembre l'année dernière, les résidents des Territoires du nord-ouest ont été en mesure d'élire des représentants au sein d'un conseil territorial élargi, dont le nombre des membres désignés a été réduit et le nombre des membres élus est passé de 7 à 10. Il est des plus encourageant de voir quatre indigènes et la première femme élue siéger maintenant au conseil. Au Yukon, un autre pas a été franchi vers la participation de représentants élus dans le processus gouvernemental. Un comité exécutif a été établi pour conseiller le commissaire dans la conduite de ses fonctions, et ce comité comprend deux membres élus du conseil.

Ce sera la première année que la plus grande partie des services provinciaux dans les Territoires du nord-ouest sont fournis et financés par le gouvernement territorial. Le transfert des responsabilités pour ces services du gouvernement fédéral au gouvernement territorial a été mené à bonne fin et le gouvernement territorial se chargera de l'administration des écoles, de la structure gouvernementale, locale, des programmes de développement communautaire et d'autres services aux résidents dans toutes les parties des Territoires. C'est une expérience qui a été des plus satisfaisante, elle a permis au gouvernement des Territoires du nord-ouest grâce à des accords financiers avec le gouvernement fédéral, dans un lapse de temps très court, de se trouver en mesure de desservir sa propre population. Les deux gouvernements des Territoires accordent une large priorité à l'éducation et à la formation professionnelle des Indiens et des Esquimaux dans les industries de ressources. Nous travaillons très étroitement avec eux sur ces programmes.

Les associations indiennes sont maintenant actives dans les deux territoires et elle aident le peuple indien à participer plus activement à la société canadienne avec l'appui financier du gouvernement fédéral. Tout indique que les associations esquimaudes sont aussi en pleine organisation dans l'Arctique québécois et dans les Territoires du nord-ouest. Elles pourront devenir admissibles à l'aide du gouvernement fédéral sur une base semblable à celle des associations indiennes dans le reste du pays.

A la suite d'amendements à la loi sur les terres territoriales on a pris un excellent départ en transférant du gouvernement fédéral vers les gouvernements des territoires, la responsabilité de l'administration des terres dans les communautés du nord. Cela permet aux autorités locales d'être en rapport direct avec les citoyens dans les communautés qui désirent se livrer à des transactions immobilières pour la construction de maisons.

Les diverses propositions visant à construire des pipelines de pétrole et de gas dans le Nord sont d'un intérêt spécial. Avant de prendre quelques décisions que ce soient à ce sujet, il nous faut pouvoir évaluer de façon assez juste le fort probable de l'équilibre du milieu et de la société des régions en cause.

[*Texte*]

However, at this point in time I want to stress that no decisions will be taken until the government is satisfied that the appropriate studies and research have been undertaken.

There is at the moment some uncertainty respecting the timing of these projects. I am confident, however, that indeed there is sufficient time in which to complete the required studies and research. This will ensure that the government is in a position to make decisions respecting the protection of our northern environment when a formal application is received.

The toughest job of all will be to predict needs and train northerners so that the training and the jobs arrive together. A man trained and then left without useful employment in his field will lose his skills and his interest. Training cannot begin too soon, nor must it be left too late, but training there must be.

All these considerations indicate that northerners must be involved in decisions. This is essential if they are to receive widespread public support. I understand that you will soon be hearing representations on the Yukon Minerals bill. I know you will listen closely to the people and will consider carefully what is proposed. I will not stand in the way of improvements to the bill. I will listen carefully to your recommendations just as I have listened to the representations which have been made to me. I look forward to hearing your views.

There is a continuing need to extend the basic infrastructure of the north to provide convenient access to the communities and the necessary access to areas with resource potential. Beginning in 1966 and 1967, $100 million has been provided over a ten-year period for the construction of new roads in the northern territories. Since the start of that program approximately $42 million has been spent on the construction of approximately 700 miles of new roads. For the remainder of the first ten-year cycle the main emphasis will be on the construction of the Dempster highway, which will provide an access route from the Pacific seaboard through the Yukon to the potential rich resource area of the Mackenzie delta and link up with the Mackenzie River trunk road system which will ultimately be built.

Our approach to the north is essentially one of ensuring a balance between social development, economic development and the protection of the environment, with emphasis being placed on those areas where acceleration of program is required to maintain this balance.

Over the last year we have accelerated the environmental program to ensure its catch-up with economic development activities and I am satisfied that we are well on the way to achieving that objective.

We always have placed considerable emphasis on these social programs, but due to the acceleration of economic activity we must strive even harder in this area. For this year and the years immediately ahead we will be placing even more emphasis on activities whose objectives are to ensure that northern residents receive in a more direct way the benefits of northern economic activity and that they understand and participate in current developments. At the same time we will want to ensure that the traditional values and ways of life of native northerners are respected and, in so far as possible, maintained.

[*Interprétation*]

Nos plans visent à sonder cette question et j'espère pouvoir vous fournir de plus amples détails bientôt. Toutefois, je tiens à souligner qu'aucune décision ne sera prise avant que le gouvernement soit satisfait des études et recherches qui ont été entreprises.

Il y a présentemnt quelque incertitude quant à la mise en œuvre de ces projets. Cependant, j'ai bonne espoir qu'il y ait suffisamment de temps pour compléter les études et les recherches requises. Nous nous assurons ainsi que le gouvernement est capable de prendre des décisions quant à la protection du milieu nordique quand une demande officielle lui est adressée.

Le travail le plus difficile sera de prédire les besoins et de former les gens du Nord de sorte que leur formation et les emplois concordent. Une personne formée et laissée sans emploi convenable oubliera ce qu'il a appris et perdra tout intérêt. La formation ne peut commencer trop tôt mais on ne doit pas non plus s'attarder car la formation doit exister.

Tout ceci pour dire que les gens du Nord doivent être consultés quand il s'agit de prendre ces décisions. C'est essentiel s'ils doivent recevoir l'appui du public. Si je comprends bien, vous allez bientôt recevoir des gens quant au projet de loi sur l'exploitation des minéraux du Yukon. Je sais que vous écouterez les gens très attentivement que vous tiendrez compte de ce qui sera proposé. Je ne m'opposerais pas à ce que l'on améliore le projet de loi. J'écouterai attentivement lorsque vous présenterez vos recommandations tout comme j'ai écouté les gens qui se sont présentés devant moi. J'ai très hâte de connaître votre opinion.

Il est continuellement nécessaire d'étendre l'infrastructure du Nord afin de fournir un accès convenable aux collectivités et un accès nécessaire aux régions qui regorgent probablement de ressources. A partir de 1966 et 1967, on a offert $100 millions pour une période de 10 ans afin de construire de nouvelles routes dans les Territoires du Nord. Depuis l'inauguration de ce programme, on a dépensé environ $42 millions pour la construction et environ 700 milles de nouvelles routes. Pour le reste de la première période de dix ans, on s'occupera surtout de la construction de la grande route Dempster, qui fournira une route accessible du littoral du Pacifique en passant par le Yukon pour se rendre dans la région du delta du Mackenzie où il y a peut-être des ressources et rejoindre le système routier du fleuve Mackenzie qui sera construit un jour.

Dans notre étude du Nord canadien, nous visons à assurer un équilibre entre le développement social, le développement économique et la protection du milieu en accordant une attention spéciale aux régions où l'accélération du programme est requise pour maintenir l'équilibre.

Au cours de l'année dernière, nous avons accéléré le programme du milieu afin de s'assurer qu'il aille de part avec les activités du développement économique; je suis très heureux de vous annoncer que nous sommes sur le point de réaliser cet objectif.

Nous avons toujours accordé beaucoup d'importance à ces programmes sociaux, mais à cause de l'accélération de l'activité économique, nous devons travailler encore plus fort dans ce domaine. Pour cette année et les années à venir, nous accorderons encore plus d'importance aux

[*Text*]

Before I close I would like to mention briefly the visit to Australia and New Zealand that some of you joined me on.

We had with us a representative of the National Indian Brotherhood and some departmental officers. I was immensely impressed by the determination shown by the native people of New Zealand to participate fully in the life of that country while preserving their cultural integrity. In this aim they appear to be having success and I think we can learn a great deal from their experience.

In Australia we saw a vast country being opened through resource development. While our northland is cold and the Australian north is hot, there are nevertheless similarities which were striking. I felt I gained a great deal from that trip and I hope those of you who accompanied me felt the same.

• 1015

Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Gentlemen, I would like to suggest that, since the Minister is present today, we question him generally on policy affecting the department as a whole. At other meetings, we can perhaps start with the conservation program, then go on to the Northern Development and the Indian-Eskimo programs, in that order. So that, at the next meeting which will be on Thursday, we would start with the conservation program. Is that agreeable?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Simpson.

Mr. Simpson: Thank you, Mr. Chairman. I am sure that we all want to thank the Minister for a very comprehensive report of the activities of his department. I know that there are going to be numerous questions. I have several questions that I would like to ask and I am sure every one of the members has a number of questions on their m nds also.

Before asking any questions, I would like to continue by saying that there is no doubt whatsoever that, during these past years, the opportunities for the Indian people to have closer communication with the federal government have certainly broadened. There is a long way to go yet, as we all realize, and when I say that I would like to make brief reference to one or two of the different points.

The Minister also mentioned the Northern program, and mentioned some of the legislation that will be coming before the Committee. Again he assured us that he did not intend to stand in the way of the Committee making improvements to such legislation.

I am not criticizing the Minister at all in this respect but I would just like to dwell briefly on some of the legislation that has been before this Committee until this time, and I know it is not any reflection on the Minister to say that we, on most occasions, have had little success—as we felt—in changing or improving the legisla-

[*Interpretation*]

activités dont les objectifs sont d'assurer que les résidents du Nord recevront de façon plus directe les bénéfices de l'activité économique du Nord et qu'ils comprendront et participeront au développement en cours. Nous tenterons aussi d'assurer que les valeurs traditionnelles et la façon de vivre des habitants du Nord soient respectées dans la mesure du possible maintenues.

Avant de conclure, j'aimerais mentionner brièvement la visite en Australie et en Nouvelle-Zélande au cours de laquelle certains d'entre vous m'avez accompagné. Nous avions avec nous un représentant de la Fraternité nationale des Indiens et quelques fonctionnaires du ministère. J'ai été fort impressionné par la détermination qu'ont montré les habitants de Nouvelle-Zélande à participer à la vie de ce pays tout en préservant leur intégrité culturelle. Ils semblent avoir atteint leur but et je crois que leur expérience peut nous être fort utile.

En Australie, nous avons vu un grand pays s'ouvrir au moyen de développement des ressources. Bien que notre nord soit froid et que celui de l'Australie soit chaud, il y a tout de même certaines ressemblances frappantes. J'ai beaucoup profité de ce voyage et j'espère que c'est aussi le cas pour ceux qui m'ont accompagné.

Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Messieurs, comme le Ministre est ici aujourd'hui, je propose que nous lui posions des questions générales sur la politique qui touche l'ensemble du Ministère. Lors des autres séances, nous pourrions peut-être étudier le programme de conservation, puis les programmes de développement du Nord et des affaires indiennes et esquimaudes, dans cet ordre. Ainsi, lors de la séance de jeudi, nous commencerions l'étude du programme de conservation. Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Simpson.

M. Simpson: Merci, monsieur le président. Je remercie le Ministre au nom des autres membres du Comité pour son rapport très complet touchant l'activité de son Ministère. Je sais qu'il y aura de nombreuses questions. Il y a plusieurs questions que je voudrais poser, et je suis convaincu que chacun des membres a quelques questions en tête.

Avant de poser mes questions, je voudrais dire qu'il n'y a aucun doute qu'au cours des dernières années, les possibilités de communication entre les Indiens et le gouvernement fédéral se sont certainement accrues. Nous réalisons qu'il y a encore beaucoup à faire et je voudrais mentionner brièvement un ou deux points particuliers.

Le Ministre a aussi mentionné le programme de développement du Nord et certains des projets de loi qui seront renvoyés à notre Comité. Il nous a aussi assurés qu'il n'avait pas l'intention de s'opposer à ce que le comité améliore ces projets de loi.

Je ne critique pas le ministre là-dessus, mais je voudrais parler brièvement de certains des projets de loi qui ont été étudiés par le comité jusqu'ici, et je sais que ce n'est pas critiquer le ministre que de dire que la plupart du temps, nous avons eu beaucoup de difficultés à amender ou à améliorer ces projets de loi. Lorsque le ministre déclare que son ministère et le gouvernement sont en faveur d'une plus grande autonomie dans le nord et

[*Texte*]

tion. When the Minister mentions that the concern of the department and of the government is to have more local autonomy in the north and more opportunity for the people to determine their own affairs, I would just like to point out that in the case of the most recent legislation that we had, the amendments to the Northern Canada Power Commission, quite a number of attempts were made in Committee to amend what some of us felt were very rigid clauses of the bill which did not give northern people the opportunity to determine their own affairs in the way we thought they should.

Amendments were put forward: they were not approved by the Committee and I can in no way, as I said, blame the Minister for this. However, I certainly would ask the minister to keep these matters in mind when he tells the committee that he will not stand in the way of suggested improvements to legislation. If more considerations were given in the drafting of these bills and the governments were as sincere as they say in allowing the Northern residents to have more say in their own affairs, I think it would be unnecessary for the committee to propose amendments such as they did in some of the legislation we have just dealt with.

• 1020

There are many things that I would like to say at this time and I can bring a few of them out in some of the questions that I would like to ask. I will understand if the Minister is not in a position to answer these questions at the present time. They can therefore be taken as notice because there are some that we would like to deal with.

First of all I would like to get some indication of the total Indian population in Canada at the present time. Am I right in saying that it is around four hundred?

Mr. Chrétien: Indians who were on the list under the Indian Act totalled in December 1968, 237,000. Today there are probably close to 245,000 Indians on the list of this department. I do not know the exact number of Métis, those who have Indian blood and who are not under the Indian list. There is perhaps 200,000 of them in Canada but they do not come under our responsibility.

Mr. Simpson: Thank you. That answers my question. I would have put the figure around 250,000 but I have seen a couple of newspaper articles lately that have put it somewhere over 400,000.

Mr. Chrétien: Some people put the Indians and the Métis together and say that the number of natives in Canada is so much but those who come under federal responsibility total 250,000. There are about 15,000 Eskimos in Canada.

Mr. Simpson: Thank you. The Minister gave us a figure of the number of Indian people employed by the Department of Indian Affairs and Northern Development. I have it as 1,781.

Mr. Chrétien: Two or three years ago we had about 771 but we now have 1,791.

Mr. Simpson: That is fine, thanks. Could I get the figure of the total number of employees.

[*Interprétation*]

veulent donner aux Indigènes un plus grand rôle dans la gestion de leurs propres affaires, je dois signaler que dans le cas du dernier projet de loi que nous avons étudié, soit les modifications à la loi sur la Commission d'énergie du Nord canadien, le comité a essayé à plusieurs reprises de modifier certaines clauses qui nous semblaient très rigides et qui ne donnaient pas aux gens du nord la possibilité de déterminer leurs propres affaires de la façon qui leur semblait devoir le faire.

Des amendements ont été proposés: ils n'ont pas été approuvés par le comité et, comme je l'ai déjà dit, je ne puis blâmer le ministre. Cependant, je demanderais au Ministre de tenir compte de ce que je viens de dire lorsqu'il déclare au Comité qu'il ne s'opposerait pas aux améliorations du projet de loi. Si l'on portait plus d'attention à la rédaction de ce projet de loi et si le gouvernement était vraiment sincère lorsqu'il s'agit de donner un plus grand rôle aux habitants du Nord dans la gestion de leurs propres affaires, je crois qu'il ne serait pas nécessaire que le Comité propose des amendements comme il l'a fait pour certains projets de lois qu'il vient d'étudier.

Il y a plusieurs choses que je voudrais dire et je puis en mentionner quelques-unes dans les questions que je vais poser. Je crois comprendre que si le Ministre n'est pas en mesure de répondre à ces questions présentement, il pourra les noter parce qu'il s'agit de choses dont nous voudrions traiter.

Tout d'abord, je voudrais qu'on me donne une certaine idée de la population indienne totale au Canada présentement. Serait-il juste de dire qu'il y a environ 400,000 Indiens au Canada?

M. Chrétien: En décembre 1968, il y avait 237,000 Indiens aux termes de la Loi sur les Indiens. Maintenant, il y en a probablement près de 245,000 sur la liste du Ministère. Je ne sais pas exactement combien il y a de Métis, c'est-à-dire des personnes qui ont du sang indien mais qui ne figurent pas sur la liste des Indiens. Il y en a peut-être 200,000 au Canada, mais ils ne relèvent pas de mon Ministère.

M. Simpson: Merci. Vous avez répondu à ma question. J'aurais dit qu'il y en avait environ 250,000, mais il y eut quelques articles de journaux récemment où on disait qu'il y en avait près de 400,000.

M. Chrétien: Certaines personnes ne distinguent pas entre les Indiens et les Métis et citent un nombre élevé pour le nombre des indigènes au Canada, mais il y en a environ 250,000 qui relèvent du gouvernement fédéral. Il y a environ 15,000 Esquimaux au Canada.

M. Simpson: Merci. Le Ministre nous a donné un chiffre relativement au nombre d'Indiens qui sont à l'emploi du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien. Je crois que c'est 1,781.

M. Chrétien: Il y a deux ou trois ans, il y en avait environ 771, mais il y en a présentement 1,791.

M. Simpson: D'accord, merci. Pourriez-vous me dire quel est le nombre total des employés?

[*Text*]

Mr. Chrétien: We have three branches in our department. If you want the total employees related to Indian affairs, I would say that it would be between 5,000 and 6,000 people, and the total number of employees in the three branches of the department, over 10,000.

Mr. Marchand (Kamloops): For further clarification, Mr. Chairman, does the total for Indians under Indian programs include teachers?

Mr. Chrétien: Yes.

Mr. Marchand (Kamloops): How many teachers are included in that?

Mr. Chrétien: About 3,000 teachers are involved in the 6,000 employees. In two years we have increased by 1,000 people the number of Indians working for the department. What we are doing is offering a job in the department to all the Indians who graduate from university. We have special programs, in Indian affairs, where we give to the Indian children who go to university and college the preference for summer jobs.

Mr. Simpson: I am going to skip here for a moment or two because I want to try to make this brief. Could I get a figure, at this time, on the number of Indian students in high school and the number in university for this present term?

Mr. Chrétien: I know last year we had about 450 students at university level. This year we have about 800 and perhaps even more. We have almost doubled in one year the number of Indian students at the university level but specific figures could be given to the committee later on.

Mr. Simpson: Very good. We can pick those up later on because I would like to get specific figures on the number of Indian students in high school and in university.

• 1025

Mr. Chrétien: We will get you those figures. I do not have with me the up-to-date figures.

Mr. Simpson: That will be fine.

On housing, you mentioned the number of homes that were constructed and that approximately 80 per cent of the homes now have electricity. Did I understand the Minister to say that he felt that all of the communities now have electricity?

Mr. Chrétien: No. I said that in all communities where there is electricity in the district generally, we made sure that electricity was there. I also said that there are some communities in some areas which have electricity in the Indian reserve and where the white settlements around do not have electricity. I gave that as an example. But about 80 per cent of the reserves now have electricity. However, there are many places in Canada where Indians are living where these...

Mr. Simpson: I realize full well, Mr. Minister, the difficulty in getting hydro power into many of the areas

[*Interpretation*]

M. Chrétien: Il y a trois directions dans notre Ministère. Si vous voulez parler du nombre total des employés qui s'occupent des Affaires indiennes, je dirais qu'il y en a entre 5,000 et 6,000, et le nombre total des employés du Ministère dans les trois directions est de plus de 10,000.

M. Marchand (Kamloops): Je voudrais plus de précisions, monsieur le président, le nombre total des Indiens dans les programmes des Affaires indiennes comprend-il les enseignants?

M. Chrétien: Oui.

M. Marchand (Kamloops): Combien y a-t-il d'enseignants dans ce nombre?

M. Chrétien: Parmi les 6,000 employés, il y a environ 3,000 enseignants. En deux années, nous avons ajouté environ 1,000 employés indiens à notre Ministère. Nous offrons un emploi dans notre Ministère à tous les Indiens qui reçoivent un diplôme universitaire. Il y a des programmes spéciaux dans les Affaires indiennes selon lesquels nous donnons aux enfants indiens qui vont à l'université et au collège la préférence pour les emplois d'été.

M. Simpson: Je vais sauter certaines choses parce que je ne veux pas parler trop longuement. Pouvez-vous me dire combien d'étudiants indiens il y a à l'école et à l'université cette année.

M. Chrétien: Je sais que l'année dernière, il y en avait environ 450 à l'université. Cette année, il y en a environ 800 et peut-être un peu plus. Le nombre d'étudiants indiens à l'université a presque doublé en une année, mais je pourrais communiquer des chiffres précis au Comité plus tard.

M. Simpson: Très bien. Vous pourrez nous transmettre ces renseignements plus tard parce que je voudrais avoir des chiffres précis quant au nombre d'étudiants indiens à l'école secondaire et à l'université.

M. Chrétien: Nous vous fournirons ces chiffres. Je n'ai pas les derniers chiffres ici.

M. Simpson: Ce sera parfait.

En ce qui concerne le nombre d'habitations, vous avez mentionné le nombre de logements qui avaient été construits en ajoutant que 80 p. 100 environ étaient pourvus d'électricité. Est-ce que vous avez bien dit que toutes les communautés étaient maintenant dotées d'électricité?

M. Chrétien: Non, ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai dit que de l'électricité était fournie à toutes les communautés se trouvant dans une région pourvue d'électricité. J'ai dit également que dans certaines régions, il existait des communautés indiennes dotées d'électricité que les villages blancs des environs en étaient dépourvus. Mais 80 p. 100 des réserves disposent actuellement d'électricité. Il existe cependant de nombreux autres endroits au Canada où les Indiens...

M. Simpson: Je suis bien au courant des difficultés qu'il y a à installer l'électricité dans de nombreuses régions

[*Texte*]

because we have had that difficulty in Manitoba, and they have been successful in getting it into a good many of them.

Could I ask further on housing? Is there still a concerted effort or, really, any effort at all being made in relation to the facilities of water and sewers in new housing? We have heard for a long time that within so many years all Indian houses would have this.

Mr. Chrétien: Yes, we spend a lot of money every year building water lines and sewage systems for the Indians. We have figures on that. I recall that last year, during my presentation, I showed a breadown but I did not put it in my speech this year. However, we are keeping on, on that.

It is still a problem because there are some areas where it is quite difficult because, in the traditional way of building houses for the Indians, they really like sometimes to be completely by themselves, quite away from the nearest neighbour. That makes it terribly difficult to put in sewage and water lines because it is so expensive.

You probably have seen some Indian settlements. Many of them do not like to be living in a kind of main street system and when they do not, it is quite difficult to provide them with the different services. It is part of their traditional way of living that they like to have their house quite a way from the others. In those circumstances it is almost impossible to give them water and sewage services.

Mr. Simpson: I realize that also, Mr. Minister. I am asking the question merely because several years ago, on various occasions, statements were made indicating that it was the plan of the department that all native peoples would have this service available to them in their houses within a period of some five years. I could not see how that was possible at the time and I am just wondering if you have got to the point now where you are realizing that this is...

Mr. Chrétien: I will ask my officials to let you have the breakdown of the number of houses serviced by water and sewage. I do not have it now.

Mr. Simpson: We will pick that up.

I have just a few more questions. One other thing that I would like to bring to the attention of the Minister is the difficulty that arose just last week in relation to grants to Indian brotherhoods. You will recall the question was raised in the House: it was brought to my attention at the same time but, unfortunately, I was not in Ottawa that day.

• 1030

I was told that many of the grants which were promised to Indian brotherhoods were some two to three months late in arriving and that it had got to the stage where some of the offices felt they had to close down. I know, when this question was raised in the House, that efforts were made to turn over this money to some of the Indian brotherhoods. I think it was the Manitoba Indian Brotherhood who assured me that they had been told theirs was coming, althoug it was several months late.

[*Interprétation*]

car nous avons eu à faire face à ce problème au Manitoba.

En ce qui concerne le logement, est-ce que quelque chose est encore fait en vue de l'adduction d'eau et de l'installation d'égouts dans les nouveaux logements? Vous nous avez souvent dit que d'ici quelques années toutes les maisons indiennes seraient pourvues d'eau et d'égout.

M. Chrétien: Nous dépensons en effet de fortes sommes chaque année en vue de l'adduction d'eau et de la construction d'égout pour les Indiens. Nous avons les chiffres ici. Je me souviens que lors de ma déclaration de l'an dernier, j'avais mentionné les chiffres mais je n'en ai pas parlé cette année. Nous poursuivons cependant cette tâche. Cela suscite encore certaines difficultés en raison du mode traditionnel de construction des maisons destinées aux Indiens qui aiment être isolés les uns des autres. Cela augmente très sensiblement les coûts des égouts et de l'adduction d'eau.

Vous avez peut-être en l'occasion de visiter certains villages indiens. Ils n'aiment souvent pas vivre tous au long d'une rue principale ce qui rend fort difficile l'installation de ces différents services. Leur tradition veut en effet que leurs maisons soient assez distantes les unes des autres, ce qui rend l'adduction d'eau et la construction d'égouts pratiquement impossible.

M. Simpson: Je comprends fort bien, monsieur le ministre. Si j'ai posé cette question, c'est que il y a quelques années, une déclaration avait été faite selon laquelle nos ministères avaient l'intention de doter tous les Indiens d'eau et d'égout dans cinq ans. Je ne pensais pas que ce soit possible à l'époque et je me demande si vous en êtes maintenant arrivés au point où...

M. Chrétien: Je demanderais à mes fonctionnaires de vous faire parvenir les chiffres exacts des maisons pourvues d'eau et d'égouts.

M. Simpson: Ce sera fort utile.

J'ai encore quelques questions à poser. Je voudrais attirer l'attention du ministre sur la difficulté qui s'est présentée la semaine dernière en ce qui concerne les subventions accordées aux fraternités d'Indiens. Vous vous souviendrez peut-être que la question avait été soulevée à la Chambre; elle m'avait également été soumise mais malheureusement, je ne me trouvais à Ottawa ce jour-là.

On m'a dit que les nombreuses subventions promises aux fraternités d'Indiens arrivaient avec un retard de deux à trois mois au point où certains bureaux furent obligés de fermer leur porte. Je sais que cette question fut soulevée à la Chambre et que des efforts furent faits afin de verser ces sommes aux fraternités d'Indiens. Je crois me souvenir que c'est la Fraternité des Indiens du Manitoba à qui l'on avait assuré que leur subvention leur parviendrait bien qu'avec un retard de plusieurs mois.

[*Text*]

Mr. Chrétien: Yes, but you are talking about the estimates of 1971-1972. Do not forget that the year started April 1 and April 1 is not much more than one month past. It is impossible for the government to pay for 1971-1972 before the end of March. We have to look into those requests.

We have sent some interim financing to all the Indian associations and we will have to agree on their budgets later. We must study those budgets and make sure they meet with the criteria that have been set, both by the department of the Secretary of State and by mine because the core financing is done by the Secretary of State and the programs are financed by my department. We must study the budgets. For now, we have given them the interim financing. I think it is more than 50 per cent of what they received last year. For the final amount of money, we have to look into their budgets and their last year's expenses because there are a lot of those expenditures that are accountable to the government. However, they are guaranteed money now.

I would say that I am quite surprised. Last year, much of the interim financing was not in their hands before July or August and that is why we tried to do better this year. Apparently they were ready to receive the money April 1, but unfortunately we were not ready at that time.

Mr. Simpson: Accepting that explanation, Mr. Chrétien, there cannot be too great a complaint. However, as I said, it was reported to me—and I will have to go back to the people who reported—that it was their understanding if they got their budgets presented properly, they would have had this money two or three months earlier. It was reported that they were in a real bind.

Mr. Chrétien: It is impossible to pay them before the start of the year. It is easy to understand. Perhaps the Indians did not realize that, but it is the way government operates; we cannot spend the money of 1971-1972 before April 1.

Mr. Simpson: I will recheck with my informants.

I have just two more questions on national parks. Is the Minister or anyone in a position to tell me how the situation is currently progressing in relation to the second national park in Manitoba?

Mr. Chrétien: We are not very advanced. We are still discussing this problem with the government of Manitoba. We are waiting for them.

We have the plan that we discussed with them two or three years ago. The new government wants new places. I recall very well the time when the member for the area—he was the member for Selkirk—used to ask me questions about when we would have our second national park in Manitoba. I think I should ask him now—with his being in his new capacity—when we will have our second national park in Manitoba because they are the ones who are changing their minds, I am not. I am ready. I am rather anxious to have a second national park in Manitoba.

[*Interpretation*]

M. Chrétien: Vous parlez des prévisions de 1971-1972. Il ne faut pas oublier que l'année financière commence le premier avril ce qui ne fait guère plus d'un mois. Les sommes pour l'année 1971-1972 ne peuvent en effet être versées avant la fin du mois de mars. Mais il nous faudra examiner ces demandes.

Nous avons fait parvenir des montants provisoires à toute les associations d'Indiens, l'examen de leurs budgets ayant été remis à plus tard. Nous devons en effet examiner ces budgets afin de nous assurer qu'ils remplissent tous les critères établis par le ministère du Secrétariat d'État ainsi que par le mien, le gros du financement étant fait par le Secrétaire d'État tandis que mon ministère finance les programmes. Nous devons donc examiner les budgets. Je crois pouvoir vous dire que les sommes provisoires dépassent de plus de 50 p. 100 celles accordées l'an dernier. En ce qui concerne les sommes définitives, nous devons examiner les budgets ainsi que les dépenses de l'an dernier, différents postes de ces dépenses devant être communiqués au gouvernement. Cependant ils toucheront de l'argent dès à présent.

L'an dernier, ces sommes provisoires ne leur étaient pas parvenues avant juillet ou août et c'est pourquoi j'ai essayé d'améliorer cette situation cette année. Il semblerait qu'ils s'attendaient à recevoir cet argent dès le premier avril, ce qui malheureusement était impossible.

M. Simpson: Ils n'ont donc pas trop lieu de se plaindre. On m'a dit toutefois que les Indiens avaient cru comprendre que si leurs budgets étaient présentés de façon convenable, ils auraient pu disposer de cet argent deux ou trois mois plus tôt.

M. Chrétien: Il est impossible de leur verser cet argent avant le début de l'année financière. C'est fort facile à comprendre et peut-être les Indiens ne le comprennent-ils pas mais c'est là la façon dont le gouvernement fonctionne; nous ne pouvons dépenser l'argent de 1971-1972 avant le premier avril.

M. Simpson: Je vais vérifier auprès des personnes qui m'ont fourni mes renseignements.

Il me reste encore deux questions à poser en ce qui concerne les parcs nationaux. Pourriez-vous me dire où en est la situation relativement au second parc national du Manitoba?

M. Chrétien: Nous n'avons pas fait de progrès très sensible. Le problème est encore à l'étude avec le gouvernement du Manitoba et nous attendons leur décision.

Nous avons les plans que nous avions examinés avec eux il y a deux ou trois ans. Le nouveau gouvernement du Manitoba veut changer le site. Je me souviens fort bien qu'à l'époque le député de Selkirk me demandait quand on établirait le deuxième parc national au Manitoba. Je crois que c'est maintenant à moi de lui demander en sa nouvelle qualité, quand ce second parc national sera créé au Manitoba, car c'est eux maintenant qui ont changé d'avis et non pas moi. Moi, je suis en effet désireux de voir créer un second parc au Manitoba dès que possible.

[*Texte*]

Mr. Simpson: I realize the responsibility of the province in making the land available and so they have the initiative, I understand, in selecting a site. However, all I wanted to know was whether there was anything recent or new to report in the progress.

Mr. Chrétien: No. We are having discussions with them. I met the Minister of Tourism, I think about a month ago, here in Ottawa. They came with a new site and we discussed this possibility with them, but I do not think we are very close to an agreement there. I think we are in a better position in other places in Canada, more advanced at least.

Mr. Simpson: My final question at the present time, then, Mr. Chrétien, is can you tell the Committee anything about the procedure that will be taken in relation to the 1971 census as far as our native peoples are concerned. Will that information be given to the census people, for instance, from branch offices? Will the Indian people be treated the same as all other individuals in Canada and be approached individually?

Mr. Chrétien: I do not know the answer to that, but Mr. Bergevin can comment, I think.

Mr. J. B. Bergevin (Assistant Deputy Minister, Indian Eskimo Affairs, Department of Indian Affairs and Northern Development): We have contacted the Bureau of Statistics to make sure, first, that the Indian population is, of course, included in the census in a thorough way particularly in the remote places.

• 1035

In the past year, the job was not too good; so we have teamed up with them and promised our help in this area in the northern part of the country, particularly Northern Quebec. Our own teachers are working very closely with the Bureau of Statistics: all the way through and for the purpose of the labour force survey particularly, we are working very closely with the Dominion Bureau of Statistics.

Mr. Simpson: In other words, the census commissioners that have been appointed in different areas, or their employees, the enumerators that they may appoint, will not probably be visiting in the remote areas to enumerate?

Mr. Bergevin: In certain cases, with the Dominion Bureau of Statistics, our participation included getting the enumerator teamed up with somebody of Indian or Eskimo origin to make sure that the census was well taken; and they were really participating.

Mr. Simpson: One final question, then someone else can take over.

In relation to the most recent program of the government on summer employment for students, was any section of the Indian Affairs Branch involved in relaying or getting this information out to the remote areas where undoubtedly there would have been some opportunity or some desire to take part in this program?

Mr. Chrétien: As I said before, we gave a kind of priority within the branch for Indian employment during

[*Interprétation*]

M. Simpson: Je sais que c'est à la province de mettre des terres à la disposition de ce projet mais c'est à eux aussi de choisir le site. Je voulais simplement savoir si des progrès avaient été réalisés récemment dans ce domaine.

M. Chrétien: Non les discussions se poursuivent toujours. J'ai rencontré le ministre du Tourisme de cette province il y a environ un mois ici à Ottawa. Ils nous ont proposé un nouveau site et nous avons examiné cette possibilité mais un accord n'est pas encore en vue. Je crois que dans d'autres régions du pays les discussions sont plus avancées.

M. Simpson: Une dernière question, monsieur Chrétien, pourriez-vous nous dire comment le recensement de 1971 sera appliqué aux populations indiennes? Est-ce que les renseignements seront fournis aux agents du recensement à partir des bureaux régionaux? Est-ce que les Indiens seront questionnés de la même façon que tous les autres citoyens du pays, c'est-à-dire chacun pris individuellement?

M. Chrétien: M. Bergevin sera peut-être mieux à même de vous répondre que moi.

M. J.-B. Bergevin (sous-ministre adjoint, Affaires des Indiens et des Esquimaux, ministère des Affaires indiennes et du Développement du Nord canadien): Nous nous sommes mis en rapport avec le Bureau fédéral de la statistique afin de nous assurer que d'une part les Indiens feront l'objet du recensement, et en particulier dans les régions éloignées.

Au cours de l'année passée, le travail n'a pas été trop bon; aussi, nous nous sommes joints à eux et leur avons promis notre aide en l'occurrence, dans la partie nord du pays, spécialement dans le nord du Québec. Nos propres professeurs travaillent très étroitement avec le Bureau de la statistique, à tous les échelons et aux fins de l'enquête sur la main-d'œuvre particulièrement, nous travaillons très étroitement avec le Bureau fédéral de la statistique.

M. Simpson: En d'autres termes, les commissaires au recensement qui ont été nommés dans différentes régions, ou leurs employés, les recenseurs qu'ils peuvent nommer, ne visiteront probablement pas les régions éloignées pour recenser?

M. Bergevin: Dans certains cas, avec le Bureau fédéral de la statistique, notre participation a abouti à ce que le recenseur se joigne à quelqu'un d'origine indienne ou esquimaude pour s'assurer que le recensement est bien fait; et ils y prennent une part active.

M. Simpson: Une dernière question et alors quelqu'un d'autre pourra parler.

En ce qui concerne le programme le plus récent d'emplois d'été du gouvernement pour les étudiants, est-ce qu'une section de la direction des Affaires indiennes a été impliquée pour reléguer ou obtenir ces renseignements des régions éloignées où sans aucun doute il y aurait quelque opportunité ou quelques désirs de participer à ce programme?

M. Chrétien: Comme je l'ai dit auparavant, nous donnons une sorte de priorité dans la division pour l'emploi

[*Text*]

the summer. As far as other branches of the administration are concerned, in terms of information of the opportunities for Indians, I do not know if we have communicated that information to them in a more specific way. Perhaps Mr. Bergevin could comment on that.

Mr. Bergevin: I really do not know that I can add anything more to what I said. We made the arrangements but I do not know how it is working out.

Most of the information is relayed to these students through the school system, and, as you know, 60 per cent of the Indian children are going to the same schools as the white children in most of the areas, so probably they have received the same information as the other students. When there are opportunities on the reserves, opportunities with the department, we give priority to the Indians. We have decentralized a lot of these activities and it is through the regional offices that this information is disseminated to the communities.

The Chairman: You have a supplementary on the census, Mr. Gundlock?

Mr. Gundlock: No, on the opportunity program on the Indian reserves.

Mr. Chrétien: I am aware of some Opportunities for Youth programs which have been delivered to the Department of the Secretary of State where they will be studied with all the others. I am aware of those because some were sent to me. I have transmitted those suggestions to the Secretary of State for him to make the decision about them.

Mr. Gundlock: They are not segregated, then, to go into your department?

Mr. Chrétien: No, no. They apply to the Secretary of State. I do not know what the Secretary of State will do, but when Opportunities for Youth programs come in from specific reserves, we just transmit them to the Secretary of State; at least, in the two instances in which I was personally involved, this is what happened.

Mr. Gundlock: You transferred them but do you list them? In other words, do you know the programs that you have transferred to the Secretary of State's office? I specifically have in mind the Blood Reserve that has one. As a matter of fact, one of the actuaries will be in town tomorrow and I would like to...

The Chairman: I wonder, Mr. Gundlock, if it would be possible for you to pursue this with the Minister immediately after this meeting simply because we have a number of members who have indicated that they wish to ask questions: Mr. Barnett, Mr. Orange, Mr. Sulatycky and Mr. Badanai. Mr. Barnett indicated he wished to make a short statement.

Mr. Rock: Did you miss me, Mr. Chairman?

• 1040

The Chairman: No, you are after Mr. Barnett. Is that all right with you, Mr. Gundlock.

[*Interpretation*]

des Indiens au cours de l'été. En ce qui concerne les autres divisions de l'administration, et les renseignements sur les chances offertes aux Indiens, je ne sais pas si nous leur avons communiqué ces renseignements d'une manière plus précise. Peut-être que M. Bergevin pourrait faire un commentaire à ce sujet.

M. Bergevin: Je ne sais réellement pas ce que je peux ajouter de plus à ce que j'ai dit. Nous avons fait des arrangements mais je ne sais pas comment ils fonctionnent.

La plupart des renseignements sont transmis à ces étudiants au moyen du système scolaire, et, comme vous le savez, 60 p. 100 des enfants indiens vont aux mêmes écoles que les enfants blancs dans la plupart des régions, aussi il est probable que les mêmes renseignements leur ont été fournis qu'aux autres étudiants. Quand il y a des occasions d'emploi dans les réserves, pour le Ministère, nous donnons priorité aux Indiens. Nous avons décentralisé beaucoup de ces activités et c'est par l'entremise de bureaux régionaux que ces renseignements sont dissiminés aux communautés.

Le président: Vous avez une question supplémentaire sur le recensement, monsieur Gundlock?

M. Gundlock: Non, sur le programme concernant les opportunités sur les réserves indiennes.

M. Chrétien: Je suis au courant de certaines opportunités pour les programmes de jeunesse qui ont été transmises au Secrétariat d'État où elles seront étudiées avec toutes les autres. Je suis au courant de celles-ci parce que elles m'ont été envoyées. J'ai transmis ces suggestions au secrétaire d'État pour qu'il prenne une décision à ce sujet.

M. Gundlock: Elles ne sont pas séparées, alors, pour parvenir à votre ministère?

M. Chrétien: Non. Ils s'adressent au Secrétaire d'État. Je ne sais pas ce que le secrétaire d'État fera, mais quand les opportunités pour les programmes de jeunesse viendront des réserves précises, nous les transmettons au Secrétaire d'État; au moins, dans les deux exemples dans lesquels j'ai été personnellement concerné, c'est ce qui s'est produit.

M. Gundlock: Vous les avez fait parvenir, mais en tenez-vous une liste? En d'autres termes, connaissez-vous les programmes que vous avez fait parvenir au bureau du Secrétariat d'État? J'ai spécialement à l'esprit, la réserve de sang qui aura un programme. Au fait, l'un des actuaires sera en ville demain, et j'aimerais que...

Le président: Je me demande, monsieur Gundlock, s'il serait possible pour vous de continuer l'examen de cette question avec le ministre, immédiatement après la réunion parce que nous avons un certain nombre de députés qui ont indiqué leur désir de poser des questions: ce sont MM. Barnett, Orange, Sulatycky, et Badanai. M. Barnett a indiqué qu'il désirait faire une courte déclaration.

M. Rock: M'avez-vous oublié, monsieur le président?

Le président: Non, vous passez après M. Barnett. Êtes-vous d'accord là-dessus, M. Gundlock.

[*Texte*]

Mr. Gundlock: I think someone should know the list. Is there a list of the programs that were transferred to the Secretary of State?

Mr Chrétien: No. Many of the programs were sent directly to the Secretary of State. This program is a Secretary of State program and I know some Indians who have sent copies to me of the presentation they have made to the Secretary of State but it is not our program, it is the Secretary of State's program. I am sure that the Secretary of State has given the same consideration to the Indian proposition than to any other proposition.

Mr. Simpson: Is this under the government's plan for summer work?

Mr. Chrétien: Yes.

The Chairman: All right, Mr. Barnett, I understand you wish to make a short statement.

Mr. Barnett: Gentlemen, I would like to make a few comments from the point of view of the New Democratic Party on the Minister's statement and perhaps ask one question at this time. Starting where the Minister left off I would like to say that the member for Skeena is not here this morning because he is temporarily disabled but he enjoyed the trip to New Zealand and Australia and felt that it was interesting and that it opened up new areas of ideas. It is a truism to say that we live in an age of rapid change and if one looks at the whole operation of the federal government I do not think there is any area which is in such a state of flux as this department and the three basic programs that the Minister is responsible for. I would like to say that as we approach the estimates I have some sympathy for the Minister and even more for the administrative staff of his department who get more hell than any other branch of the public service. We will try to approach the discussion of the estimates within the basic framework that the government has established. There is a basic point of policy difference in the impressive figures that the Minister puts forward for an increase in the amount of funds available for the Indian-Eskimo program in particular. I feel that the government turned its back on moving towards a recognition of what to me is quite basic on the matter of the rights of the aboriginal people. To a large extent we are still perpetuating the paternalistic approach of the government doing things for people rather than coming to an understanding that would provide another basis on which we would deal with the Indian people after having negotiated a settlement on their rights. This is perhaps of particular concern to me as a member coming from the Province of British Columbia where there have been no treaties. This also applies in my view to the whole of the northern part of Canada. I feel that the forum of the House of Commons is perhaps the place to really come to grips with this issue rather than in the analysis of the estimates which I hope we will approach in a reasonably nonpartisan manner as we have in the past. Perhaps some of us are too impatient with the whole question of what is happening in the north with particular reference to the ecology. I had hoped that there would be before the Committee at this time more conclusive indications of just what is flowing from the amendments that were

[*Interprétation*]

M. Gundlock: Je crois que quelqu'un devrait connaître la liste. Y a-t-il une liste des programmes qui ont été transférés au Secrétariat d'État?

M. Chrétien: Non. Plusieurs des programmes ont été envoyés directement au Secrétariat d'État. Ces programmes relèvent du Secrétariat d'État et certains Indiens m'ont envoyé des exemplaires de la présentation qu'ils ont faite au secrétariat d'État, mais ce n'est pas un programme de mon Ministère. Je suis certain que le secrétariat d'État a accordé autant d'attention à la proposition des Indiens qu'à toute autre proposition.

M. Simpson: Cela fait-il partie du projet du Gouvernement pour le travail d'été?

M. Chrétien: Oui.

Le président: D'accord. M. Barnett, vous désirez faire une courte déclaration?

M. Barnett: Messieurs, je voudrais faire quelques observations au nom du nouveau parti démocratique concernant la déclaration du ministre et peut-être poser une question. En commençant où le ministre a terminé, je voudrais dire que le député de Skeena n'est pas ici ce matin en raison d'incapacité temporaire, mais qu'il a aimé son voyage en Nouvelle-Zélande et en Australie et a trouvé qu'il était très intéressant et qu'il lui avait ouvert de nouveaux horizons. Il est superflu de dire que nous vivons dans une ère de changement rapide et que si l'on examine l'ensemble du gouvernement fédéral, qu'il n'y a aucun domaine qui soit en autant de fusion que ce ministère et que les trois programmes fondamentaux qui relèvent du ministre. Je dois dire au début des prévisions budgétaires que je sympathise quelque peu avec le ministre et encore plus avec le personnel d'administration de son ministère qui est la proie de plus de récrimination que tout autre secteur de la Fonction publique. Nous essaierons d'aborder l'étude des prévisions budgétaires à l'intérieur du cadre fondamental que le gouvernement a établi. Il y a une question fondamentale de différence de politique dans les chiffres impressionnants que le ministre a cités pour une augmentation des fonds disponibles pour le programme des Affaires indiennes et esquimaudes en particulier. Je crois que le gouvernement s'est refusé à reconnaître ce qui, à mon avis, est très fondamental dans la question des droits des peuples indigènes. Dans une grande mesure, nous perpétuons encore une fois la méthode parternaliste selon laquelle le gouvernement fait les choses pour les gens plutôt que de conclure une entente qui assurerait une autre base à partir de laquelle nous pourrions traiter avec les indiens après avoir négocier une entente au sujet de leur droit. Cette question me préoccupe particulièrement puisque je suis un député de la Colombie-Britannique où il n'y a pas eu de traité. Cela s'applique aussi, à mon avis, à toute la partie septentrionale du Canada. Je crois qu'il serait peut-être préférable de traiter de cette affaire à la Chambre des communes plutôt que pendant l'analyse en comité des prévisions budgétaires qui, je l'espère, se fera comme par le passé de façon suffisamment impartiale. Peut-être certains d'entre nous sont-ils impatients quant à la question de ce qui se produit dans le nord, particulièrement en ce qui a trait à l'écologie. J'espérais que le Comité aurait reçu des

[*Text*]

made to the Territorial Lands Act. The Minister knows that I am referring to the suggestion that we should have an opportunity to consider the regulations which, as I understand it, are still in the course of being drafted in many areas in that connection.

• 1045

On the matter of the parks, I think I can say quite honestly that for the most part I find myself pretty close to being in agreement with the philosophy and approach that the National Parks Branch takes toward the use and development of the parks and I share with the Minister the concern that more appropriate land should be set aside for perpetual use by Canadians of future generations in this area. I was happy to have been present when the Minister participated in the opening of what I think is the most recent official addition to the parks list, the Pacific Rim Park, and enjoyed with him, of course, the presence of Princess Anne on that occasion.

Having said that, Mr. Chairman, I would now like to come back to something which was touched upon by Mr. Simpson, namely, this matter of the programs which are being administered by the Indian organizations and the planning and the budgeting for the various provincial associations and the national brotherhood. One of the things that I think it would be quite useful if we could have laid out and clarified at this point, because I frankly admit there is a little confusion in my mind, is the interrelationship between the operation of the Citizenship Branch of the Secretary of State's department and the Indian Affairs administration in this department. If I heard him correctly, the Minister said something about the fact that the operating budgets were being provided through funds from the Secretary of State, but the funds for programs are coming from the Indian and Eskimo Affairs program of this department.

Mr. Chrétien: The distinction is based on the fact that the Citizenship Branch is giving the grants to us out of voluntary organizations. They were giving grants to the Indian Association and so were we, so we discussed that together and we decided to let them only deal with the core, the main organization, but when you come to social development, community development, and so on, when it is programmed, these associations come to us, but in the allocation of money to the Indian and Eskimo associations the Secretary of State do that but they have to do it in collaboration with us, so there are no grants allocated to the Indian and Eskimo associations without our approval because we do not want to have a conflict of interests, so we are now aware of all the grants that they are giving.

Before that what was happening was that we were giving some grants without being aware that some grants were going to the Indian and Eskimo associations from the Secretary of State. Everything now has to be looked at by us as well in order not to have a conflict of interests and conflicting grants, so the grants to associations is really done in collaboration with us by the Secretary of State, but for operational programs like community development, social development and other programs that are handled by the Indian association the money comes from us.

[*Interpretation*]

indications plus concluantes quant à ceux qu'ont entraîné les modifications à la loi sur les terres territoriales. Le ministre sait que je parle de la proposition à l'effet que nous devrions avoir l'occasion d'étudier les règlements qui, si j'ai bien compris, sont encore en voie de rédaction dans plusieurs domaines à ce sujet.

En ce qui concerne les parcs nationaux, je suis essentiellement d'accord avec les principes de la direction des parcs nationaux relativement à l'utilisation et à la mise en valeur des parcs et je partage l'avis du ministre lorsqu'il dit qu'il désire voir des terres appropriées réservées en vue de leur utilisation perpétuelle par les générations à venir de nos concitoyens. J'ai été fort heureux de pouvoir participer à l'inauguration par le ministre du dernier de nos parcs nationaux, c'est-à-dire le parc Pacific Rim, et j'ai bien entendu apprécié la présence de la princesse Anne.

Ceci dit, j'aimerais maintenant revenir à une question évoquée par M. Simpson, notamment les programmes gérés par les organisations indiennes ainsi que la planification et les prévisions budgétaires des différentes associations provinciales et fraternité nationales. J'aimerais obtenir davantage l'éclaircissement au sujet du rapport qui existe entre la direction de la citoyenneté du secrétariat d'État et l'administration des Affaires indiennes de votre ministère. Si j'ai bien compris, le ministre a dit que les budgets de fonctionnement étaient alimentés à l'aide de fonds mis à la disposition par le secrétaire d'État, mais que les fonds destinés au programme proviennent du programme des Affaires indiennes et esquimaudes de votre ministère.

M. Chrétien: Cette distinction réside dans le fait que la direction de la Citoyenneté nous donne ses subventions à partir d'organisations volontaires. Ces organisations attribuaient des subventions aux associations indiennes et nous en faisions autant; après des discussions, nous avons donc décidé de leur laisser le financement des principales organisations alors que nous nous occuperions à l'avenir des problèmes sociaux et communautaires tandis que le secrétaire d'État finance les associations d'indiens et d'esquimaux conjointement avec nous, ce qui veut dire qu'aucune subvention n'est accordée à des Indiens ou à des Esquimaux sans notre approbation de façon à éviter tout conflit d'intérêt.

Par le passé, nous accordions certaines subventions sans savoir que ces associations d'indiens ou d'esquimaux obtenaient déjà des subventions du secrétariat d'État. Actuellement, ces subventions sont faites conjointement par nous et le secrétariat d'État, cependant que les programmes tels que le développement communautaire et social qui sont gérés par les associations d'indiens sont financés par nous uniquement.

[*Texte*]

Mr. Barnett: On this matter of the commission of a budget with respect to the question Mr. Simpson raised about the fact some of the organizations suggested they were going to have to close up shop because of a lack of funds, my understanding is that the proposed budgets for at least some of these associations were presented last fall, that is, for the fiscal year commencing April 1.

• 1050

Do the budgets have to be presented to both the Secretary of State Department and to this department, and do both departments have to review and analyse them in all respects and both agree on approval before a decision is made about the money to be available?

Mr. Chrétien: For both programs we have a committee who look into the budgets and we have to make sure that we do not over-finance one association versus another association. It was one of the problems they had before. My department and my approach is to try to give the same kind of grants to all the Indian associations. Before that there was a school of thought in the Secretary of State Department for giving money according to the stage of development and other such criteria. This is why we have decided to look at the problem together. The core budget we study together. For the programs, it is only my department which accepts them or refuses them.

Mr. Barnett: I see. In other words, the budgets for programs...

Mr. Chrétien: Come under us alone.

Mr. Barnett: ...come directly to your department.

Mr. Chrétien: Yes.

Mr. Barnett: The Secretary of State Department has nothing to do actually with the decisions.

Mr. Chrétien: No, but when they present the budget there is both in that, the core and the program.

Mr. Barnett: This is what I am getting at. From what I have seen there is a complete submission which includes not only the administrative expenditure for operating the organization and its head office and field staff, but there is also an outline of various projects that they would like to carry out during the coming year. The administrative program is analysed and approved jointly.

Mr. Chrétien: Yes.

Mr. Barnett: And the program elements of the budget submissions are segregated out and studied...

Mr. Chrétien: Approved or refused by my department.

Mr. Barnett: By your department.

Mr. Chrétien: In some cases, when there is a program related to the health programs, it is transferred to the Department of National Health and Welfare.

[*Interprétation*]

M. Barnett: En ce qui concerne la question évoquée par M. Simpson et d'après lequel certaines organisations seraient obligées de fermer leur porte par manque de fonds, j'ai pu comprendre que certaines de ces associations avaient soumis leur budget dès l'automne dernier pour l'année fiscale commençant le 1^{r} avril.

Ces prévisions budgétaires doivent-elles être présentées aussi bien au secrétariat d'État qu'à votre ministère, et est-ce que ces deux ministères doivent les examiner sous tous les rapports et tomber tous deux d'accord avant de décider de mettre ces sommes à la disposition de ces associations?

M. Chrétien: Pour les deux programmes il existe un comité qui examine les budgets car il faut assurer une répartition équitable des sommes que nous attribuons. C'est un problème qui s'est déjà posé par le passé. Mon ministère a pour principe d'accorder des subventions à toutes les associations d'Indiens. Auparavant, le ministère du secrétaire d'État a accordé des subventions en fonction du niveau de développement ou d'autres critères. C'est la raison pour laquelle nous avons décidé d'examiner ce problème conjointement. Les budgets principaux sont donc examinés par nos deux ministères. En ce qui concerne les programmes, c'est mon ministère seul qui les accepte ou les rejette.

M. Barnett: Je comprends. Autrement dit le budget des programmes...

M. Chrétien: Relève de nous uniquement.

M. Barnett: ...sont soumis directement à votre ministère.

M. Chrétien: C'est bien ça.

M. Barnett: Donc le ministère du secrétaire d'État ne participe d'aucune façon à ces décisions.

M. Chrétien: Non mais lors de la présentation du budget ces deux aspects y figurent.

M. Barnett: C'est justement ce à quoi je voulais en arriver. D'après ce que j'ai vu, les budgets soumis doivent comprendre non seulement les dépenses administratives des diverses organisations, mais aussi une description des divers projets qu'elles voudraient mettre en œuvre au cours de l'année à venir. Le programme administratif est examiné et approuvé conjointement.

M. Chrétien: C'est bien ça.

M. Barnett: Tandis que les éléments du programme contenus dans les prévisions budgétaires sont examinés...

M. Chrétien: Elles sont approuvées ou refusées par mon ministère.

M. Barnett: ...par votre ministère.

M. Chrétien: Dans cerrains cas lorsqu'un programme touche à des questions de santé, les propositions sont soumises au ministère de la Santé et du Bien-être social.

[*Text*]

The Chairman: Mr. Barnett, we have several other questioners and I just wonder if there is going to be a chance to allow at least one or two of these questioners to get on.

Mr. Barnett: I think perhaps the basic pattern is clarified and we can go through this matter further when we come into the Indian and Eskimo Affairs programs, if that is all right.

The Chairman: Thank you, Mr. Barnett. Mr. Orange, please.

Mr. Orange: Mr. Chairman, it is six minutes to eleven o'clock. We started at twenty minutes to ten. The Minister spoke for thirty-five minutes. Mr. Simpson and Mr. Barnett and I have no objection to this, to have taken the balance of the time. There are six or seven of us who have indicated that we would like to have an opportunity of talking with the Minister, questioning him on various aspects of this program. Mr. Chairman, would it be possible for the Minister to return to this Committee at some other time so that we could sit down before we go any further into the estimates to hear the names on the list that you have before you now.

Mr. Chrétien: Yes, Mr. Orange. The Chairman talked to me a few minutes ago and I have agreed to come back on Thursday morning from 9.30 to 11.00.

Mr. Orange: Excellent. Thank you very much, Mr. Minister.

Mr. Barnett: I would suggest that we agree that the Chairman maintain the list as he has it now.

Mr. Orange: I would hope so.

The Chairman: Mr. Deakon, do you wish to be on it too?

Mr. Deakon: Yes.

Mr. Orange: Mr. Chairman, I almost hesitate to start because I do not want to lose my place on the list.

The Chairman: Is there one question you would like to get off today? If not, we can adjourn and we will keep the list as is.

An hon. Member: We will call it eleven o'clock.

Mr. Orange: That sounds excellent.

The Chairman: Agreed?

Some hon. Members: Agreed.

[*Interpretation*]

Le président: Monsieur Barnett plusieurs personnes désirent encore poser des questions et je voudrais qu'au moins deux ou trois aient l'occasion de le faire.

M. Barnett: Les questions principales ont maintenant été élucidées et nous pourrions peut-être examiner cette question plus à fond lorsque nous reviendrons à l'examen des affaires indiennes et esquimaudes.

Le président: Merci monsieur Barnett. Monsieur Orange vous avez la parole.

M. Orange: Monsieur le président, je vois qu'il est onze heures moins six minutes. Nous avons commencé à dix heures moins vingt. Le Ministre a parlé 35 minutes. Alors six ou sept parmi nous désirent poser des questions au ministre concernant divers aspects de son programme. J'aimerais donc savoir si le Ministre pourrait venir devant nous afin de donner aux personnes figurant sur votre liste la chance de poser leurs questions avant de continuer avec l'étude des prévisions budgétaires.

M. Chrétien: Le président vient de me parler et nous avons convenu que je reviendrais mardi matin de 9h30 à 11h00.

M. Orange: C'est parfait, merci beaucoup monsieur le ministre.

M. Barnett: Je propose que le président maintienne sa liste telle qu'elle figure actuellement.

M. Orange: J'espère bien.

Le président: Monsieur Deakon, voulez-vous que j'inscrive votre nom également?

M. Deakon: Oui.

M. Orange: Je me demande si je vais prendre la parole car je ne veux pas perdre ma place sur la liste.

Le président: Aimeriez-vous liquider une question aujourd'hui? Sinon on pourrait lever la séance et maintenir la liste telle quelle.

Un député: Disons qu'il est 11h00.

M. Orange: Voilà c'est une excellente idée.

Le président: Tout le monde est d'accord?

Des députés: D'accord.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 18

Thursday, May 13, 1971

Chairman: Mr. Ian Watson

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 18

Le jeudi 13 mai 1971

Président: M. Ian Watson

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Indian Affairs and Northern Development

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Affaires indiennes et du développement du Nord canadien

RESPECTING:

Estimates 1971-72, Department of Indian Affairs and Northern Development

CONCERNANT:

Budget des dépenses 1971-1972, ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien

APPEARING:

The Hon. Jean Chrétien, Minister of Indian Affairs and Northern Development

COMPARAÎT:

L'honorable Jean Chrétien, Ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

Third Session

Twenty-eighth Parliament, 1970-71

Troisième session de la

vingt-huitième législature, 1970-1971

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 18

Thursday, May 13, 1971

Chairman: Mr. Ian Watson

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 18

Le jeudi 13 mai 1971

Président: M. Ian Watson

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Indian Affairs and Northern Development

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Affaires indiennes et du développement du Nord canadien

RESPECTING:

Estimates 1971-72, Department of Indian Affairs and Northern Development

CONCERNANT:

Budget des dépenses 1971-1972, ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien

---

APPEARING:

The Hon. Jean Chrétien, Minister of Indian Affairs and Northern Development

COMPARAÎT:

L'honorable Jean Chrétien, Ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

Third Session

Twenty-eighth Parliament, 1970-71

Troisième session de la

vingt-huitième législature, 1970-1971

23865—1

STANDING COMMITTEE ON INDIAN AFFAIRS AND NORTHERN DEVELOPMENT

Chairman: Mr. Ian Watson

Vice-Chairman: Mr. Paul St. Pierre

Messrs.

Badanai
Barnett
Buchanan
Cadieu
Deakon
Gundlock
Marchand (*Kamloops-Cariboo*)
Matte
McBride
Morison
Nielsen
Orange
Paproski
Rock
Simpson
Stafford
Thomson (*Battleford-Kindersley*)
Yewchuk—(20).

COMITÉ PERMANENT DES AFFAIRES INDIENNES ET DU DÉVELOPPEMENT DU NORD CANADIEN

Président: M. Ian Watson

Vice-président: M. Paul St. Pierre

Messieurs

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

J. H. Bennett

Clerk of the Committee

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente au siège d'Information Canada, Ottawa, Canada

MINUTES OF PROCEEDINGS

Thursday, May 13, 1971

(20)

[*Text*]

The Standing Committee on Indian Affairs and Northern Development met this day at 9.45 a.m., the Chairman, Mr. Watson, presiding.

Members present: Messrs. Badanai, Barnett, Cadieu, Marchand (*Kamloops-Cariboo*), McBride, Nielsen, Orange, Rock, St. Pierre, Thomson (*Battleford-Kindersley*), Watson, Yewchuk—(12)

Appearing: The Honourable Jean Chrétien, Minister of Indian Affairs and Northern Development.

Witnesses: From the Department of Indian Affairs and Northern Development: Messrs. H. B. Robinson, Deputy Minister; R. F. Battle, Assistant Deputy Minister (Finance and Administration); and A. D. Hunt, Assistant Deputy Minister, Northern Development.

The Committee resumed consideration of the Estimates 1971-72 for the Department of Indian Affairs and Northern Development.

The Chairman called
Item 1—Program Expenditures—$8,777,000.

The Committee resumed their examination and the Hon. Jean Chrétien, Minister of Indian Affairs and Northern Development, assisted by Departmental officials, was questioned.

The Minister of Indian Affairs and Northern Development agreed to appear at a later date to answer questions relating to Wood Buffalo National Park.

It was agreed,

That the problem of setting a time limit on members' question periods be referred to the Subcommittee on Agenda and Procedure.

It was agreed (unanimously)—

That documents tabled by the Minister be attached as appendices to this day's Minutes of Proceedings and Evidence as follows:

Indian and Eskimo Affairs Program—Social Assistance (See Appendix E).

Department of Indian Affairs and Northern Development Summer Student Employment Program (See Appendix F).

At 11.03 a.m., questioning continuing, the Com ittee adjourned to Tuesday, May 18, 1971.

PROCÈS-VERBAL

Le jeudi 13 mai 1971

(20)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des Affaires indiennes et du développement du Nord canadien se réunit ce matin à 9 h 45. Le président, M. Watson, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Badanai, Barnett, Cadieu, Marchand (*Kamloops-Cariboo*), McBride, Nielsen, Orange, Rock, St. Pierre, Thomson (*Battleford-Kindersley*), Watson, Yewchuk.—(12).

Comparaît: L'hon. Jean Chrétien, ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien.

Témoins: Du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien: MM. H. B. Robinson, sous-ministre, R. F. Battle, sous-ministre adjoint (finance et administration) et A. D. Hunt, sous-ministre adjoint, développement du Nord.

Le Comité reprend l'étude des prévisions budgétaires 1971-1972 du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien.

Le président met en délibération
Le Crédit 1—Dépenses du programme—$8,777,000

Le Comité reprend la période des questions et l'hon. Jean Chrétien, ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien répond aux questions avec l'aide des hauts fonctionnaires du ministère.

Le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien convient de comparaître un peu plus tard pour répondre aux questions concernant le parc national Wood Buffalo.

Il est convenu,

Que la question de la limitation de la durée des périodes de questions des députés soit déférée au sous-comité du programme et de la procédure.

Il est convenu (à l'unanimité),—

Que les documents déposés par le ministre soient joints en appendice aux procès-verbaux et témoignages de ce jour:

Programme des affaires indiennes et esquimaudes—assistance sociale (Voir appendice «E»).

Programme d'emploi d'été pour les étudiants du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien (Voir appendice «F»).

A 11 h 03 du matin, au cours de la période de questions, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mardi 18 mai 1971.

Le greffier du Comité

J. H. Bennett

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, May 13, 1971

• 0940

[*Text*]

The Chairman: Gentlemen, we are resuming our consideration of the Estimates for 1971-72 for the Department of Indian Affairs and Northern Development. The Hon. Jean Chrétien is again with us. I will call Vote 1, program expenditures, Page 10-2, in the Blue Book of estimates and the committee can resume its examination of the Minister and officials. The list of members who were held over from Tuesday's meeting reads as follows: Messrs. Orange, Sulatycky, Badanai, Rock, St. Pierre, Marchand and Deakon. Mr. Orange you were in the process of asking a question.

Mr. Orange: Thank you, Mr. Chairman. I would like to thank the Minister for his statement of Tuesday. I thought it was a very useful statement outlining the objectives of the department and the program. I would like to say to him personally that I think he is rapidly becoming the best Minister of Northern Affairs that there has ever been in government.

• 0945

Some hon. Members: Hear! Hear!

Mr. Orange: I would also like to compliment his officials who i believe are making gigantic steps in terms of fulfilling the role set down by Parliament for the department. Believe me, this is something that I have not often said, but I have found that as a result of the Minister's leadership, and I suspect his deputies, that there has been a much greater and deeper understanding of the role and of the objectives of the department in an attempt to serve the people they are involved with.

Having said all of these nice things, there are a few things I would like to question the Minister about.

Mr. Chairman, I would like possibly to deal in a number of areas. The Minister made reference in his conservation program to the establishment of national parks. He has made reference to the two proposed parks in the Northwest Territories and I am glad to see that he reads my speeches when he indicated that they are talking about a Polar National Park which is something I believe very strongly in. Can the Minister say what plans his departe ment has within the next two or three years for the development of the two proposed parks in the Northwest Territories, the one on the east arm of Slave and also the Nahanni?

Mr. Chrétien: As you know, Mr. Orange, we have set land aside on the east arm of Slave Lake and the Nahanni River for the establishment in the future of national parks. We have had so far many consultations with the Indians involved in the east arm of Slave Lake. As you know, the Indians in this area are covered by treaty and they have not agreed yet with the government about the kind of settlement they want for their claims. About ten years ago the government started to discuss with them the settlement of their treaty but we have not come to any conclusion with them yet. They were afraid that the parks could affect their rights, especially their hunting and fishing rights. I told them that if we established a national park in that area, they will keep their traditional rights of fishing and hunting within the park as long as they are living there and they need those resources.

In order to give them an idea what a national park is, I think twice we took the chief of that band to Banff and

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 13 mai 1971

[*Interpretation*]

Le président: Messieurs, nous poursuivons notre étude des crédits du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien pour l'année 1971-1972. L'hon. Jean Chrétien est de nouveau avec nous. Je vais mettre en délibération le crédit 1, dépenses du programme, page 10-2 du Livre bleu, et les membres du Comité peuvent continuer à interroger le ministre et ses hauts fonctionnaires. Voici la liste des membres du Comité qui n'ont pas pu poser de questions lors de la séance de mardi: MM. Orange, Sulatycky, Badanai, Rock, St. Pierre, Marchand et Deakon. Monsieur Orange, vous aviez commencé à poser une question.

M. Orange: Merci, monsieur le président. Je voudrais remercier le ministre pour sa déclaration de mardi. Je crois qu'il a très bien expliqué les objectifs et le programme de son Ministère. Je dois dire personnellement qu'il est rapidement en voie de devenir le meilleur ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien de tous les temps.

Des voix: Bravo! Bravo!

M. Orange: Je voudrais aussi féliciter ces hauts fonctionnaires qui, à mon avis, font de grands efforts pour remplir le rôle que le Parlement a donné au Ministère. Croyez-moi, ce sont des paroles que je n'ai pas souvent dites, mais il me semble que le ministre et ses fonctionnaires ont favorisé une meilleure compréhension du rôle et des objectifs du Ministère dans les efforts qu'ils ont faits pour aider le peuple dont ils s'occupent.

Après ces commentaires favorables, il y a quelques questions que je voudrais poser au ministre.

Monsieur le président, je voudrais traiter de plusieurs domaines. Le ministre a parlé, dans le cadre du domaine de conservation, de l'établissement de parcs nationaux. Il a mentionné les projets de l'établissement des deux parcs dans les Territoires du Nord-Ouest et je suis heureux de voir qu'il lit mes discours puisqu'il a indiqué qu'on songe à un parc national polaire, et c'est une chose qui me tient beaucoup à coeur. Le ministre peut-il nous dire quels sont les projets de son Ministère dans les deux ou trois prochaines années pour l'établissement des deux parcs projetés dans les Territoires du Nord-Ouest, c'est-à-dire celui de la partie est du lac de l'Esclave et celui de la rivière Nahanni?

M. Chrétien: Comme vous le savez, monsieur Orange, nous avons réservé des terres dans la partie est du lac des Esclaves et près de la rivière Nahanni pour l'établissement de nouveaux parcs nationaux. Nous nous sommes entretenus à plusieurs occasions avec les Indiens qui s'intéressent à la partie est du lac des Esclaves. Comme vous le savez, les Indiens de cette région ont fait l'objet d'un traité et ils ne sont pas d'accord avec le gouvernement quant à la façon de payer ces terres. Il y a environ dix ans, le gouvernement a commencé à s'entretenir avec eux au sujet de cette affaire, mais les deux parties ne se sont pas encore mises d'accord. Ils craignaient que les parcs puissent leur enlever certains de leurs droits, surtout ceux de la chasse et de la pêche. Je leur ai dit que si nous établissions un parc national dans cette région, ils conserveraient leurs droits traditionnels de chasse et de pêche à l'intérieur du parc aussi longtemps qu'ils y vivraient et qu'ils auraient besoin de ces ressources.

[*Texte*]

Jasper to get an impression of what kind of development there is. I said that if ever we have a good developed park there we should have a priority in employment in the park to the local residents. We are not pushing too fast. We just try to take them along with us and it will take some time before we make it finally a national park.

We have so far settled the problems that we had to cope with involving the mining industry in that area. The Nahanni River is the last wide river there is in North America, more or less, and the Prime Minister visited that river last summer and I think that you talked to me many times about it. Everyone is quite excited at the prospect of conserving that river for future generations. We have withdrawn the land from mining claims and what we want to do now is to consult the people of the area. But there is another problem that we must cope with, the Nahanni River. It is a great river in terms of hydro electric power. Personally, even if sentimentally, I am ready to say, let us make it a national park. It would be unfair to make a decision without our knowing the potential of the river. We will be in a position to make a value judgment when we have more information about the potential of that river in terms of hydro electric power. So that is the situation today for these two parks.

• 0950

We are planning to have public hearings. When I said that I want to consult with the local people in the Simpson area, I hope we will have a public hearing for that purpose.

Your idea of a polar park is, in my opinion, a good one. We do not know when we will use it, but we should set aside some of the good land we have in the North. We have not yet identified which area we should set aside, but personally I was very impressed, for example, by the east side of Baffin Island. There are some fantastic fiords there, and we should perhaps put some aside right now just for conservation. My view is that some of the fiords there are even more exciting than the fiords you can find in Norway, and why not put some of them aside. Perhaps 100 years from now it would be a great tourist attraction.

Mr. Orange: Mr. Minister, I quite agree with you, and just as an aside, Mr. Chairman, I think it might be useful for us as a Committee, if and when we go to the Yukon, to take a side trip into the Nahanni Valley to take a look at this magnificent piece of scenery. I think every member of the Committee would quite agree that there is no way that this should be used in any respect but to be maintained for the future. Mr. Minister, the territorial government moved to Yellowknife in September of 1967. As of right now, they have taken over all of the provincial-type functions of the Northwest Territories. This program was based on recommendations of the Carrothers Commission which was set up in 1965 and reported in 1966.

Within the framework of the recommendations of the Carrothers Commission there was a suggestion that a further re-examination should be made within 10 years of the direction the Northwest Territories should go in terms of administration, political development and so on. We now have reached the halfway mark, and I am wondering if the Minister or his officials have given any thought to a fur-

[*Interprétation*]

Afin de leur donner une idée de ce qu'est un parc national, je crois que nous avons amené à deux occasions le chef de cette bande à Banff et à Jasper pour qu'ils se rendent compte de ce dont on parlait. J'ai dit que si jamais nous établissions un parc, que les habitants de la région auraient la priorité pour son utilisation. Nous n'essayons pas de brusquer les choses. Nous essayons de les amener de notre côté et il faudra un certain temps avant que nous puissions établir un parc national.

Jusqu'ici, nous avons réglé les problèmes en ce qui a trait à l'industrie minière dans cette région. La rivière Nahanni est la dernière rivière large de l'Amérique du Nord, ou presque, le premier ministre l'a visitée l'été dernier et je crois que vous m'en avez parlé plusieurs fois. Tous s'intéressent énormément à l'idée de conserver cette rivière pour les générations futures. Nous avons repris les terres où il y avait des droits miniers et nous voulons maintenant consulter les gens de la région. Il y a cependant un autre problème auquel nous faisons face, c'est la rivière Nahanni. Elle pourrait être une grande source d'énergie hydro-électrique. Personnellement, sur le plan sentimental, je suis prêt à dire que nous devrions en faire un parc national. Il serait toutefois injuste de prendre une décision sans connaître le potentiel de la rivière. Nous serons en mesure de faire un jugement de valeur lorsque nous aurons plus de renseignements au sujet du potentiel de cette rivière pour l'énergie hydro-électrique. C'est là la situation actuelle quant à ces deux parcs.

Nous avons l'intention de tenir des audiences publiques. Lorsque j'ai dit que je voulais m'entretenir avec les gens de la région de Simpson, je voulais dire que j'espère que nous tiendrons des audiences publiques à cet effet.

Votre idée d'un parc polaire est très bonne, à mon avis. Nous ne savons pas quand nous l'utiliserons, mais nous devrions réserver certaines des bonnes terres que nous avons dans le Nord. Nous n'avons pas encore déterminé quelle région nous devrions réserver, mais j'ai moi-même été très impressionné, par exemple, par la côte est de l'île de Baffin. Il y a quelques fiords fantastiques à cet endroit et nous devrions peut-être en réserver quelques-uns tout de suite pour la conservation. A mon avis, certains des fiords à cet endroit sont même plus intéressants que ceux qu'on peut trouver en Norvège, et je me demande pourquoi on n'en réserverait pas quelques-uns. Dans 100 ans, ce serait peut-être une grande attraction touristique.

M. Orange: Monsieur le ministre, je suis tout à fait d'accord avec vous et, entre parenthèses, monsieur le président, je crois qu'il serait utile que le Comité, s'il vient à aller au Yukon, fasse un petit écart pour se rendre à la vallée de la Nahanni et examiner ce paysage magnifique. Je crois que tous les membres du Comité seraient convaincus que ces terres devraient être conservées pour l'avenir. Monsieur le ministre, le gouvernement des Territoires, s'est établi à Yellowknife en septembre 1967. Présentement, ils remplissent toutes les fonctions de type provincial des Territoires du Nord-Ouest. Ce programme a été fondé sur les recommandations de la Commission Carrothers qui a été établie en 1965 et a fait rapport en 1966.

Dans le cadre des recommandations de la Commission Carrothers, on a proposé que la situation soit étudiée de nouveau dans une période de dix ans afin de savoir dans quelle direction les Territoires du Nord-Ouest devraient aller dans les domaines de l'administration, de la mise en valeur politique et ainsi de suite. Il y a maintenant cinq ans de cela, et je me demande si le ministre ou ses hauts

[*Text*]

ther examination of where we go from here in the territories.

Secondly, I would like to ask the Minister what steps are being taken now to determine the efficiency and effectiveness of the territorial government in relation to the role it is playing in the Territories.

Mr. Chrétien: Mr. Chairman, we are always looking forward to assess the situation in the North. We are following that very closely every day. We are not planning a formal review of the situation until some time in the future. I think we must let these committees that have been set by the commissioner and the operation of the council run for a while before assessing the situation.

The recommendation of the Carrothers Commission that an assessment should be made in 10 years from the time of the report brings us to 1975. We will review it in due course.

Also, in light of the experience that we are now having in the Yukon, where we have formed an executive committee and where elected members are in fact part of the executive of the Yukon, we have made some progress in that direction, and I think we will be in a better position to assess the situation in a year or two, after the committee in the Yukon will have worked for a couple of years.

I must say that this executive committee has been quite a success so far. Two of the elected members in the Yukon are at this time running their departments and the administration and they work quite well with the Commissioner.

• 0955

To know about the achievement of the transfer of the administration in the Northwest Territories, generally speaking, we can say it has been a success. There is still some problem of communication that the Commissioner will have to overlook because it is very good to have transferred the administration to Yellowknife, but when I go to the Eastern Arctic, they find Yellowknife even more remote than Ottawa because there is very little communication from east to west in parts of the Northwest Territories.

I can see it once in a while when the member of the Eastern Arctic comes to my office on his way to Yellowknife—it is a long, long trip to go to the council. But I must say the transfer has been a success and under our instruction the Commissioner is really trying to develop what is even more important—it is not only to have the capital in Yellowknife—local administration in the settlement. In Tuktoyaktuk, for example, they have formed their own settlement council. I am informed that places like Rankin Inlet and Pelly Bay and a couple of others are doing the same thing and the local people will have a lot to say in local management rather than wait for the decision from Yellowknife or from Ottawa. That is the present

We have a lot to overcome, but I think we have achieved most of the goals that we had in mind when we made that transfer.

Mr. Orange: Mr. Chairman, in the Minister's statement and subsequent questioning, he made reference to the relationship between the Secretary of State of Canada and his Department with regard to particular funds advanced to groups such as the Territorial Indian Brotherhood, the COPE and others. We know in the past there has been some complete confusion really between responsibilities of each department and I do not blame it on the Department of Indian Affairs and Northern Development. I think the Department of the Secretary of State of Canada moved

[*Interpretation*]

fonctionnaires ont songé à étudier de nouveau la question de savoir ce qu'il y a lieu de faire dans les Territoires.

Deuxièmement, je voudrais demander au ministre quelles mesures sont prises présentement pour déterminer l'efficacité du gouvernement des Territoires relativement au rôle qu'il joue dans cette région.

M. Chrétien: Monsieur le président, nous sommes toujours anxieux d'évaluer la situation dans le Nord. Nous la suivons toujours de près. Nous ne projetons cependant pas une étude officielle de la situation avant quelque temps. Je crois qu'il faut laisser le conseil et les comités qui ont été établis par le commissaire, fonctionner pendant un certain temps avant de pouvoir évaluer la situation.

La recommandation de la Commission Carrothers qu'une évaluation soit faite dans dix ans nous mène à 1975. Nous ferons cette étude en temps et lieu.

De plus, à la lumière de l'expérience qui se fait présentement au Yukon, où nous avons établi un comité exécutif dont les membres élus font de fait partie du gouvernement du Yukon, nous avons fait certains progrès dans ce sens. Et je crois que nous serons plus en mesure d'évaluer la situation dans une année ou deux, lorsque le comité du Yukon aura fonctionné pendant un certain temps.

Je dois dire que ce comité exécutif a eu beaucoup de succès jusqu'ici. Deux des membres élus au Yukon dirigent présentement l'administration de leur département et ils collaborent bien avec le commissaire.

Au sujet du transfert de l'administration des Territoires du Nord-Ouest, nous pouvons dire en général que c'est une réussite. Il y a encore un certain problème de communications au sujet duquel le commissaire ne devra pas se formaliser, parce que c'est une très bonne chose que d'avoir établi l'administration à Yellowknife, mais les habitants de l'est de l'Arctique me disent que Yellowknife leur semble encore plus éloigné qu'Ottawa parce qu'il y a très peu de communications entre l'Est et l'Ouest dans certaines parties des Territoires du Nord-Ouest.

Je m'en aperçois de temps en temps lorsque le député de l'est de l'Arctique passe par mon bureau pour se rendre à Yellowknife: il doit faire un très, très grand voyage pour se rendre auprès du conseil. Cependant, je dois dire que le transfert a été profitable et sur nos directives, le commissaire s'efforce de mettre en valeur ce qui est encore plus important (il n'est pas seulement question d'avoir la capitale à Yellowknife), c'est-à-dire l'administration locale des villages. A Tuktoyaktuk, par exemple, ils ont établi leur propre conseil municipal. On me dit que des endroits comme Rankin Inlet et Pelly Bay et quelques autres font la même chose et les habitants auront beaucoup à dire dans l'administration locale, plutôt qu'ils aient à attendre les décisions de Yellowknife ou d'Ottawa. C'est là la situation actuelle.

Il y a encore beaucoup de problèmes à régler, mais je crois que nous avons réalisé la plupart des objectifs que nous nous étions fixés lorsque nous avons fait le transfert.

M. Orange: Monsieur le président, le ministre a parlé dans son mémoire et dans ses réponses aux questions par la suite de la relation entre le secrétariat d'État du Canada et son Ministère relativement aux argents versés à des groupes comme la Fraternité indienne des Territoires, COPE et d'autres. Nous savons que par le passé, il y avait une confusion totale quant aux responsabilités de chacun des ministères et je ne blâme pas le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien. Je crois que le ministère du Secrétariat d'État du Canada s'est ingéré dans un

[*Texte*]

into an area which in my view they had no business in and still have no damn business being involved in. I think this is a matter of great concern to someone like myself for a number of reasons.

I think we have just created a second bureaucracy without necessarily extending the benefits to the people who should have these benefits. With the summer program coming up, the Opportunities for Youth, for example, I have on my desk right now, copies of applications from interested groups in the south to go north during the summer and I have a vision of three and four and five groups of six and eight and twelve and fifteen children arriving in Inuvik, some of whom said, "well, when we get there, we will look after our accommodation". I commend their initiative in doing this but my concern is, is there any co-ordination in ensuring that we do not have, in the North this summer, three groups in Cape Dorset or Tuktoyaktuk all bumping into each other, filled with goodwill, tripping over each other. There are a million things that can be done but I hope that either through the Advisory Committee on Northern Development or some place, that there is a concerted attempt at co-ordination to ensure that these opportunities are there but that we just do not overdo ourselves.

Mr. Chrétien: Yes. I do not know about that. I have not received any communication from the Secretary of State of Canada asking for advice on that sort of problem, but I share your concern, because I met many Indians and many Eskimos who are just fed up with having anthropologists around studying them. They would like to do their own thing. Many people feel strongly about Indians and Eskimos who drink their scotch at night in their living rooms. I call them the Indians and Eskimos from Montreal and Toronto. Sometimes they create confusion in going there. They have good motivations, but in a very paternalistic way. They will do things for the Indians and Eskimos, but in many settlements they want to be by themselves, decide by themselves what is good for them.

• 1000

I do not know if thate will happen, but it could be disastrous to have a group of sociologists, anthropologists and all the "ists" there are coming to Cape Dorset next summer to tell them how to solve their problems. That is the preoccupation I have. There are many things they can do, but the idea of moving into the settlement I hate to see this because I have become Minister I have taken all the white men who were administrators in the bands out of the regional office because of the past attitude of having white men making decisions in the settlements for the Indians and Eskimos. I am doing that in the north so I hope that new programs will not climb over to do exactly the same thing in a paternalistic way.

M. Orange: Mr. Chairman, I would like to say to the Minister that as the Minister responsible for co-ordination of northern activities by statute, I believe you and your department have a direct responsibility to ensure that this kind of happening does not take place during the summer. I do not know how you can impress upon your colleagues and the Secretary of State that this is your responsibility.

Mr. Chrétien: I am glad you raised that problem. I have not taken a personal interest in that aspect of the problem. We have interdepartmental committees for that sort of

[*Interprétation*]

domaine où il n'avait rien à voir et dont il ne devrait pas se mêler. Cette question me préoccupe beaucoup pour plusieurs raisons.

Je crois que nous avons simplement créé une deuxième bureaucratie sans en faire bénéficier les gens qui sont en cause. Avec la venue du programme d'été, par exemple, j'ai présentement sur mon bureau des copies de demandes de groupes intéressés du Sud qui veulent se rendre dans le Nord pendant l'état, et je vois déjà 3, 4, ou 5 groupes de 6, 8, 12 ou 15 enfants qui arriveront à inuvik et dont certains ont dit: «Lorsque nous arriverons là, nous essaierons de trouver un endroit pour nous loger.» Je les félicite d'avoir pris cette initiative, mais je me demande s'il y a de la coordination pour assurer qu'il n'y aura pas dans le Nord cet été 3 groupes à Cape Dorset ou à Tuktoyaktuk qui se buteront les uns aux autres, tous remplis de bonne volonté. Il y a énormément de choses qui peuvent être faites, mais j'espère que le comité consultatif sur le développement du Nord ou un autre organisme fait un effort de coordination pour s'assurer que les possibilités sont là, mais que nous n'allons pas trop loin.

M. Chrétien: Oui. Je n'en savais rien. Le Secrétariat d'État du Canada n'a pas communiqué avec moi pour me demander des conseils à ce sujet, mais je partage votre inquiétude, parce que je connais beaucoup d'indiens et d'Esquimaux qui sont fatigués d'être entourés d'anthropologistes qui les étudient. Ils veulent seulement se mêler de leurs propres affaires. Un grand nombre de personnes pense beaucoup aux Indiens et aux Esquimaux lorsqu'ils boivent leur scotch le soir dans leur salon. Je les appelle les Indiens et les Esquimaux de Montréal et de Toronto. Ils créent souvent beaucoup de confusion lorsqu'ils se rendent dans les réserves. Ils ont de bonnes intentions, mais de façon très paternaliste. Ils feront certaines choses pour les Indiens et les Esquimaux, mais ces derniers veulent en beaucoup de cas être laissés en paix, et déterminer eux-mêmes ce dont ils ont besoin.

Je ne sais pas si cela se produira mais ce serait désastreux si un groupe de sociologistes, d'anthropologistes et de tous les autres «istes» se rendaient à Cape Dorset l'été prochain pour dire aux Indiens comment résoudre leurs problèmes. C'est là ce qui m'inquiète. Il y a beaucoup de choses à faire, mais je n'aime pas l'idée qu'on se rende dans les villages, parce que depuis que je suis ministre, j'ai fait sortir tous les blancs qui étaient administrateurs dans les bandes des bureaux régionaux en raison de la tradition ancienne selon laquelle les blancs prenaient les décisions dans les villages pour les Indiens et les Esquimaux. C'est ce que je fais dans le Nord, et j'espère donc que de nouveaux programmes ne seront pas établis pour reprendre l'ancienne méthode paternaliste.

M. Orange: Monsieur le président, je voudrais dire au ministre qu'en tant que ministre responsable de la coordination des activités dans le Nord de par la loi, je crois que lui ainsi que son MInistère doivent s'assurer que ce genre de choses ne se produira pas pendant l'été. Je ne sais pas comment vous pouvez convaincre vos collègues et le Secrétariat d'État que c'est votre affaire.

M. Chrétien: Je suis heureux que vous ayez parlé de ce problème. Je ne m'en suis pas occupé de façon personnelle. Il y a des comités interministériels pour ce genre de

[*Text*]

thing and we should refer that to them. I hope it is not too late. My Deputy Minister says that he can still take it to the committee right away.

Mr. Orange: In another area, Mr. Chairman, during the last two days, as we know, we have had a debate in the House of Commons regarding the effectiveness and efficiency of the government in the north. It was proved yesterday in the vote that the people of Canada are satisfied with your programs. During the course of this debate there were a couple of things that disturbed me.

One was the reference, I think by the Leader of the NDP, that great tax exemptions and other benefits were being extended to corporations, mostly foreign-owned, to exploit the resources of the north. I wonder if it would be useful for members of this Committee to make available to them from the department a kit or information regarding the kind of incentives which are available to mining groups, oil and gas groups who want to go into the north to do their explorations. I think I know a little bit about it and I must say that I was a little disturbed when I heard reference to tax exemptions which are not necessarily quite accurate. I know there are programs to assist in road building for access to developments; there are provisions for write-offs under certain circumstances for anybody who is not a mining corporation. If you happen to be a shoe clerk in Toronto I think you can get 40 per cent on exploration, but whether or not Canadian corporations can do this if they are paying taxes is another matter.

I think frankly it would be a very useful thing for all of us to be fully informed on just what benefits and incentives are available to people who wish to develop their resources in the Canadian north.

Mr. Chrétien: We have a prospectus that we will be quite happy to distribute to the members of the Committee. In your study of the estimates, if you want to question some of our advisers on those regulations they will be happy to send someone to discuss that with you. There is one aspect that is not only for the north but is related to all the industries in Canada which is the interpretation of the income tax. I do not think my people will be quite happy to interpret the income tax; it is not their job. You can have other experts to do that but my view on that is to give some incentives in the north.

• 1005

I think it was justified when we can say today that we went from 29 million dollars worth of production to 200 million dollars worth of mining production in seven years, it is quite a success. Those who are afraid that with that kind of production in the north we are depleting the north, do not kid yourself, with 200 million dollars worth of mining development in the north we have not even started to scratch the surface, because it is 1,500,000 square miles. So I do think we can open a few mines, and not deplete the north.

For the oil and gas the potential is there but we have to give incentives to the people to come and look for it because if the government had not stepped in and if we had not given some incentive to the industry we would not be in the ball game as we are now. With the situation in oil and gas in the world I think that it was very, very useful for the government to know that there was some oil and gas in the north and the experiences we have had so far are quite exciting, like the experience of Panarctic. It is a

[*Interpretation*]

choses et c'est eux qui devraient s'en occuper. J'espère qu'il n'est pas trop tard. Mon sous-ministre me dit qu'il peut encore en saisir le comité immédiatement.

M. Orange: Dans un autre domaine, monsieur le président, nous savons qu'il y a eu au cours des deux derniers jours un débat à la Chambre des communes concernant l'efficacité du gouvernement dans le Nord. Le vote d'hier a prouvé que le peuple du Canada est satisfait de vos programmes. Au cours de ce débat, il y a certaines choses qui m'ont inquiété.

Il y a tout d'abord eu la déclaration du chef du NPD à l'effet que de grandes exemptions d'impôts et d'autres avantages étaient accordés à des sociétés, surtout des propriétés étrangères, pour l'exploitation des ressources dans le Nord. Je me demande s'il serait utile qu'on mette à la disposition des membres du Comité des renseignements provenant du Ministère concernant le genre de mesures qu'on prend pour motiver les entreprises minières et pétrolières et les entreprises de gaz qui veulent se rendre dans le Nord pour faire des recherches. Je crois que j'en sais quelque chose et je dois dire que j'ai été quelque peu alarmé lorsque j'ai entendu des rumeurs qui ne sont pas nécessairement tout à fait exactes au sujet d'exemptions d'impôts. Je sais qu'il y a des programmes pour aider à la construction de routes pour atteindre ces développements; on a prévu des dégrèvementts dans certaines circonstances pour toute entreprise sauf les sociétés minières. Je crois qu'un vendeur de chaussures à Toronto peut récupérer 40 p. 100 des frais de recherches, mais la question de savoir si des sociétés canadiennes qui paient des taxes peuvent le faire de façon tout à fait différente.

Je pense franchement qu'il serait très utile que nous soyons tous informés quant aux avantages et aux encouragements qui sont mis à la disposition des gens qui désirent mettre en valeur leurs ressources dans le nord du Canada.

M. Chrétien: Nous avons un prospectus que nous serons très heureux de distribuer aux membres du Comité. Dans votre étude des prévisions budgétaires, si vous voulez poser des questions à certains de nos conseillers au sujet de ces règlements, ils seront heureux de vous envoyer quelqu'un qui pourra vous en parler. Il y a un aspect qui s'applique non seulement au Nord, mais à toutes les industries du Canada, et c'est l'interprétation de l'impôt sur le revenu. Je ne pense pas que mes fonctionnaires soient enchantés à l'idée de devoir interpréter la Loi de l'impôt sur le revenu. Vous pouvez vous adresser à d'autres experts dont c'est le métier. J'estime qu'il s'agit de stimuler l'industrie dans le Nord.

On peut constater que nous sommes passés de 29 millions de dollars de production à 200 millions de dollars en 7 ans ce qui est une belle réussite. Il ne faut d'ailleurs pas craindre que l'on épuise ainsi les richesses naturelles du Nord car ce montant de 200 millions de dollars ne représente qu'une côte dans la mer dans une région qui s'étend sur 1,500 mille milles carrés. Donc en ouvrant quelques lignes, on ne risque guère d'épuiser les richesses naturelles du Nord.

Nous savons qu'il existe du pétrole et du gaz naturel dans le Nord mais il faut encourager les gens à faire de la prospection et si le gouvernement n'avait pas agi de la sorte, nous serions hors du jeu aujourd'hui. Étant donné la situation actuelle des hydrocarbures dans le monde, j'estime que c'était de la plus haute importance pour le gouvernement de savoir qu'il y a des gisements de pétrole et de gaz naturel dans le Nord. Ainsi le cas de la Société

[*Texte*]

good example of involvement of government with the private sector and it has been a successful operation.

However, I do not think we can generate enough saving in Canada to do that by ourselves and I remarked in the speech made by the leader of the N.D.P. party that he was quite preoccupied with the American presence. I would like to repeat that in the north we are trying to get foreign capital not only from the south, and following my trip in Europe two years ago, now the Germans are there, we know that the French are there, the Japanese are in the north, the English are in the north, and the Americans, but a great group of Canadians, too. So we have a good diversity and in opening up the north we are just offering more opportunities for Canadians.

An hon. member: Hear, hear.

Mr. Barnett: Mr. Chairman, in a way this confirms I think what the Minister has said that in his remarks the leader of my party was not thinking in terms only of special concessions that applied only to the north but I think a critique of the general tax structure within present government policies, it applies generally to the mining and petroleum industries.

Mr. Thomson: May I ask a supplementary question?

The Chairman: Go ahead.

Mr. Thomson: Mr. Chairman, would there be any harm in your department's preparing a summary of what incentives you do grant companies in the north.

Mr. Chrétien: Oh yes, we have a prospectus that we will distribute to the members today or tomorrow.

Mr. Thomson: It is in circulation now.

Mr. Chrétien: Oh, yes.

Mr. Thomson: It was around last year.

Mr. Chrétien: Yes, but sometimes the members see so many documents in their offices that they get lost.

Mr. Orange: They file them away, they file them away. The secretaries do not show them. I have just two more quick questions. Number one is with respect to the Mary River Development. Is there anything you can say on this?

Mr. Chrétien: We have nothing new to report. I think the company is making a feasibility study of the operation. The situation is probably better than it was two or three years ago because of the new developments in transportation. I do think the *Manhattan* trip has been very useful for that because now we are convinced that the shipping season is no longer only two months, it could be three, four, five or six months and that has changed very much the economics of the development of a big mine like this one, but one of the problems is they have to know what will be the cost of transportation in order to figure out what will be the cost of production of this big mine, but I think the iron ore market is not too bad these days so it could be of help to develop this mine. I am quite anxious that we do something there because it is the only big development we can expect quite soon in the Eastern Arctic. One of the dreams that I have would be if that could take off. We could really make it quite an exciting development and in training the Eskimos of the area we could provide new types of jobs for them. We have quite a serious problem of unemployment in the Eastern Arctic because there is no resource development there yet and a few years ago the Eskimos were quite busy building

[*Interprétation*]

Panarctic offre un bon exemple d'une action gouvernementale dans le secteur privé qui en l'occurence a été couronnée de succès.

Je ne pense pas cependant que nous puissions à l'aide de seuls capitaux canadiens exploiter ces gisements; or j'ai remarqué dans le discours du chef du parti NPD que la présence américaine le préoccupait. Je répète qu'en vue de la mise en valeur du Nord, nous cherchons à obtenir non seulement des capitaux des États-Unis mais aussi d'Allemagne, de France, du Japon et de Grande-Bretagne. La mise en valeur du Nord offrira de nouvelles possibilités à nos concitoyens.

Une voix: Bravo! Bravo!

M. Barnett: Monsieur le président, dans son discours le chef de mon parti pensait non seulement aux concessions spéciales accordées dans le Nord mais plus généralement à l'ensemble de la politique fiscale actuelle du gouvernement dans le domaine des industries minières et pétrolières.

M. Thomson: Puis-je poser une question supplémentaire?

Le président: Je vous en prie.

M. Thomson: Monsieur le président, est-ce que votre Ministère pourrait rédiger un résumé des stimulants que vous accordez aux sociétés dans le Nord du pays.

M. Chrétien: Nous avons une brochure à ce sujet que je ferai distribuer aux membres du Comité aujourd'hui ou demain.

M. Thomson: Cette brochure a déjà été distribuée.

M. Chrétien: Je vois.

M. Thomson: Nous l'avions déjà l'année dernière.

M. Chrétien: Oui, mais les députés reçoivent tant de documents dans leur bureau qu'ils risquent de ne pas s'y retrouver.

M. Orange: Les secrétaires les classent sans nous les montrer. J'ai encore deux brèves questions à poser. Avez-vous quelque chose à nous dire en ce qui concerne le site de Mary River?

M. Chrétien: Je n'ai rien de nouveau à vous communiquer à ce sujet. Je crois savoir que la Société fait actuellement une étude de praticabilité. La situation s'est probablement améliorée par rapport à celle d'il y a 2 ou 3 ans en raison des progrès réalisés dans le transport. Je crois que le voyage du Manhattan a été une réussite dans ce domaine car il a prouvé que la saison de navigation n'est pas limitée à deux mois mais qu'elle pouvait atteindre jusqu'à 6 mois, ce qui change toutes les données d'une grosse mine comme celle-ci; cependant, il faut connaître le coût du transport en vue de déterminer les coûts de production de la mine; mais en tout état de cause, étant donné que le minerai de fer se vend assez bien en ce moment, l'exploitation de cette mine pourrait être fort utile. J'aimerais qu'elle commence dès que possible car c'est la seule exploitation susceptible de commencer sous peu dans l'est de la région arctique. Un de mes rêves serait de pouvoir réaliser cela. Nous pourrions en faire un genre de développements très intéressant et en donnant une formation aux Esquimaux de la région nous pourrions leur donner de nouveaux types d'emploi. Le chômage dans la partie est de l'Arctique pose un problème très grave parce qu'il ne s'y fait pas de développements au niveau des ressources, et il y a quel-

[*Text*]

houses for themselves and so on but this phase is quite complete now and we need a new phase. Perhaps a good mining city at Mary River could be one of the solutions.

• 1010

Mr. Orange: Are there any discussions with the Department of Regional Economic Expansion with regard to extending their program north of the 60th parallel?

Mr. Chrétien: This has been discussed and it was not accepted at the time because the criteria used by the Department of Regional Economic Expansion do not apply for the north.

Mr. Yewchuk: May I have a supplementary on the Mary River?

The Chairman: Mr. Yewchuk.

Mr. Yewchuk: Is there any scheme by the government to provide the required infrastructure in the Mary River area?

Mr. Chrétien: It is part of the discussions that we are having with the owners of the mine and, as we always do, the government is involved in participation in the infrastructure of mining development. This could have a different aspect because of the social benefit we can get out of this mine. As I know now, this mine could be a very big mine with a lot of reserve and it could be in operation for at least 50 years.

Mr. Yewchuk: Is there anything more than discussions now with regard to that?

Mr. Chrétien: We are in constant discussion with the company, but as I said, the company is making some feasibility study now and they will come back to us I expect in a few months. I am following that very closely because I am very interested in that project.

Mr. Orange: One final question, Mr. Chairman, with regard to Wood Buffalo Park and the status of discussions with the Province of Alberta on the resolution of this park and the extension of the road through the park itself.

Mr. Yewchuk: Mr. Chairman, before we go into this, I was under the impression that we were going to set aside a special day for Wood Buffalo Park with the Minister being here so we can devote an entire meeting to this. Is this your understanding?

The Chairman: Earlier in the year, in fact on two or three occasions, Mr. Minister, Mr. Yewchuk has raised this point and we had I think some preliminary discussions with your staff about this.

Mr. Chrétien: Yes, I will be happy to come back to discuss that. I do not have much to report on that problem and for the matter of details when you will come to the conservation programs perhaps you could ask my Deputy Minister, Mr. Gordon, about it, in terms of the policy. We are willing to come back to discuss that with the members.

[*Interpretation*]

ques années les Esquimaux était très occupés à construire des maisons pour eux-mêmes, mais cette phase-là est maintenant terminée et nous avons besoin d'une nouvelle phase. Une des solutions serait peut-être d'établir une ville minière à Mary River.

M. Orange: A-t-on entamé des discussions avec le ministère de l'Expansion économique régionale ayant trait au prolongement de leur programme au nord du 60e parallèle?

M. Chrétien: On en a discuté, et cela ne fut pas accepté à l'époque, parce que les critères utilisés par le ministère de l'Expansion économique régionale ne s'appliquent pas au Nord.

M. Yewchuk: Puis-je poser une question supplémentaire au sujet de Mary River?

Le président: Monsieur Yewchuk.

M. Yewchuk: Le gouvernement a-t-il un projet afin de fournir l'infrastructure nécessaire dans la région de Mary River?

M. Chrétien: Cela fait partie des discussions que nous avons avec les propriétaires de la mine et, comme nous le faisons toujours, le gouvernement est impliqué dans la participation au niveau de l'infrastructure du développement minier. Il pourrait y avoir un aspect différent à cela à cause des avantages sur le plan social que nous pouvons tirer de cette mine. D'après mes renseignements, ceci pourrait être une mine de grande envergure dont les réserves sont considérables et elle pourrait fonctionner durant au moins 50 ans.

M. Yewchuk: Est-on allé au-delà des discussions à cet égard?

M. Chrétien: Nous discutons continuellement avec la compagnie, mais comme je l'ai dit, la compagnie est en train de faire une étude sur la praticabilité et ils viendront me revoir d'ici quelques mois. Je suis cela de près parce que ce projet m'intéresse beaucoup.

M. Orange: Monsieur le président, je voudrais poser une dernière question au sujet du parc de Wood Buffalo et aussi pour savoir où en sont les discussions avec la province d'Alberta concernant les décisions à prendre à l'égard de ce parc et aussi en ce qui a trait au prolongement de la route à travers le parc même.

M. Yewchuk: Monsieur le président, avant d'entamer cette question, je voudrais vous signaler que j'étais sous l'impression que nous allions consacrer un jour spécial pour discuter le parc de Wood Buffalo avec le ministre. Quelle décision a-t-on prise à ce sujet?

Le président: Plus tôt cette année, en fait, à deux ou trois reprises, monsieur le ministre, M. Yewchuk a discuté de ce point et je crois qu'il a eu des discussions préliminaires avec vos fonctionnaires à ce sujet.

M. Chrétier: Oui, il me fera plaisir de revenir ici pour en discuter. Je n'ai pas grand-chose à rapporter à l'égard de ce problème, et en ce qui a trait aux détails, lorsque vous entamerez la discussion au sujet des programmes de conservation vous pourrez peut-être poser des questions à mon sous-ministre, M. Gordon, à l'égard de la politique dans ce domaine. Nous sommes prêts à revenir ici afin de discuter cela avec les députés.

[*Texte*]

Mr. Yewchuk: Can we set a date for next week, say?

Mr. Chrétien: Next week, I will not be around. I will be abroad.

Mr. Yewchuk: Mr. Chairman, we have been waiting for a year for the Minister to appear on this question. He is always out of town or busy or something.

Mr. Chrétien: IEver refuse to come to the Committee, Mr. Yewchuk. You have to make a request and I come. I am not being difficult on that. Do not try to create that impression, but we have other responsibilities, too, and you know you are asking me to come. I am here twice this week and I will be away next week because I have been requested to go to a conference for the government not for my own pleasure.

The Chairman: Gentlemen, I think if you will allow me, Mr. Yewchuk, I had a commitment from the Minister for some time that we would deal with Wood Buffalo Park at some point. He has indicated that he will be away next week and I am quite certain, he has already indicated that he would be prepared to come as soon as he is available. I will undertake to get a firm date from the Minister as soon as he has time available within the next two or three weeks. Is that satisfactory?

Mr. Chrétien: Oh, yes.

• 1015

The Chairman: Do you want to hold this until the Minister appears on Wood Buffalo Park?

Mr. Orange: No, Mr. Chairman. I think this is a legitimate question.

Mr. Chrétien: We are still in the same position, you know. The Alberta government would like to take part of the park for resource development. There is a part of the park that we are probably ready to let go now. But we would like to have an exchange of land with them, because there are some lands in Alberta that could be very useful in our park system. We have not resolved that difficulty so far.

The deal that is proposed is not satisfactory so far to both parties. What we are asking is too much, and what they are offering too little, and I will not trade a small chunk of land for a big chunk of land.

I think that we should have good value in return. Of course, the wood Buffalo Park is quite a big Park, but perhaps 200 years from now the people of Canada in those days will be grateful to the members of the Committee in backing me up in trying to have as much land as possible for conservation. This big park perhaps looks insignificant today, but we do not know what the situation will be in 200 years from now.

Mr. Orange: Mr. Chairman, I will save the balance of my questions on Wood Buffalo Park and its proposed boundaries and extensions and so on until the Minister comes back.

The Chairman: Thank you, Mr. Orange. Mr. Badanai.

[*Interprétation*]

M.Yewchuk: Pourrions-nous choisir une date, disons, la semaine prochaine?

M. Chrétien: Je ne serai pas ici la semaine prochaine. Je serai à l'extérieur du pays.

M. Yewchuk: Monsieur le président, il y a un an que nous attendons que le ministre soit présent afin de discuter de cette question. Il est toujours ailleurs ou bien occupé, ou que sais-je.

M. Chrétien: Je ne refuse jamais de me présenter devant le Comité, monsieur Yewchuk. Vous n'avez qu'à faire une requête, et je me présente. Je n'ai pas l'intention de faire des difficultés à ce sujet. N'essayez pas de créer cette impression. Nous avons aussi d'autres responsabilités, et vous savez que vous m'avez invité. Je suis venu ici deux fois cette semaine, et la semaine prochaine je serai absent parce qu'on m'a demandé de participer à une conférence pour le gouvernement, et non pour mon propre plaisir.

Le président: Messieurs, si vous me permettez, monsieur Yewchuk, il y a un certain temps le ministre s'est engagé à discuter du parc de Wood Buffalo lorsque ce sera possible. Il a indiqué qu'il sera absent la semaine prochaine et il a déjà indiqué qu'il serait prêt à revenir aussitôt qu'il sera disponible. Je vais fixer une date avec le ministre aussitôt qu'il aura du temps disponible durant les deux ou trois semaine à venir. Est-ce que cela vous satisfait?

M. Chrétien: Oui.

Le président: Voudriez-vous réserver votre question jusqu'à ce que le ministre vienne nous parler du parc de Wood Buffalo?

M. Orange: Non, monsieur le président. Je désire poser ma question aujourd'hui.

M. Chrétien: La situation n'a pas changé. Le gouvernement de l'Alberta désire utiliser une partie du parc en vue de son exploitation. Nous sommes disposés à leur abandonner une partie de ce parc. Mais nous voudrions procéder à un échange de terre car il existe d'autres régions de l'Alberta qui pourraient faire partie de notre réseau de parcs. Cependant cette difficulté n'a pas encore été résolue.

Les propositions qui ont été faites ne sont pas satisfaisantes, ni pour eux ni pour nous. Nous demandons trop tandis qu'eux nous offrent trop peu et moi je ne suis pas disposé à échanger une grande surface de terre contre une petite.

Il faut que le marché soit avantageux. Le parc de Wood Buffalo est grand c'est entendu, mais il se peut fort bien que d'ici 200 ans nos descendants soient reconnaissants aux membres du comité de m'avoir appuyé dans mes efforts de conserver le plus de terre possible. Aujourd'hui nous n'attachons peut-être pas beaucoup d'importance à ce parc mais nous ignorons quelle sera la situation d'ici 200 ans.

M. Orange: Je réserve le reste de mes questions sur le parc Wood Buffalo à un autre jour lorsque le ministre comparaîtra à nouveau parmi nous.

Le président: Merci, monsieur Orange. Monsieur Badanai.

[*Text*]

Mr. Badanai: Thank you, Mr. Chairman, I wonder if the Minister would have anything to report with regard to the establishment of a national park in the Province of Ontario and more especially a national park in the Sibley Peninsula in Thunder Bay. As the Minister will know, I understand that there is no national park in the Province of Ontario. Has the Government of Ontario ever applied to the federal government or approached it with suggestions or requests for the establishment of a national park in the Province? If so, have they indicated a location or a preference?

Mr. Chrétien: Mr. Badanai, there are three very small national parks in Ontario so far, but they were established on federal Crown land at the time of the establishment of those parks. We have approached the Ontario government many times since I have been the Minister, in order to persuade them to put some land aside for a national park. We have looked into the problem with them. We have studied many possibilities, and I am quite confident that in a short time we will succeed in having the first big national park in Ontario.

You referred to a specific area in Thunder Bay. It will not be convenient for me at this time to mention the places that are under discussion. There are many good places along Lake Superior that could become a national park. I do not know if it will be the one you referred to or others, but I think that we really made some very significant progress during the last year on that, and I am confident that in a matter of months we could have a big national Park in Ontario, something like 600 to 700 square miles.

It will be a good departure, but we are looking at many possibilities in Ontario. The difficulty is always the same. The provinces are always scared to turn over land to the federal government because they are afraid that if they turn land over to us, perhaps there are some mines under the land and they will miss the development of that land. As you know, in national parks we do not permit any development at all in terms of wood operations, or mining operations, or oil exploration. But the pressure now for conservation is great, and I think that we are nearer now to an agreement with Ontario for a national park.

• 1020

Mr. Badanai: But has the province indicated any preference of location?

Mr. Chrétien: Oh yes, they have indicated their preference.

Mr. Badanai: Definitely?

Mr. Chrétien: Oh yes, and we have looked into the possibilities with them. We have identified with them some good potential areas and we hope that we will have agreement on one of them.

Mr. Badanai: May I ask this question. Has the Sibley Peninsula been mentioned in the provincial discussions?

Mr. Chrétien: I cannot answer that question. We discussed so many peninsulas and I do not know if this one was mentioned.

Mr. Badanai: The Sibley Peninsula is in the District of Thunder Bay. Of course, I do not have to go into the beauty and splendor of it, but there is no other location in Canada, with the possible exception of Banff, that can compare with it.

I had another question I intended to ask but it was so respectfully answered in private that I am quite satisfied to pass. Thank you, Mr. Chairman.

[*Interpretation*]

M. Badanai: Merci, monsieur le président. J'aimerais connaître les commentaires du ministre au sujet de la création éventuelle d'un parc national dans la province d'Ontario et plus particulièrement dans la péninsule de Sibley à Thunder Bay. Le ministre sait sans doute qu'il n'y a pas de parc national en Ontario. Le gouvernement de l'Ontario a-t-il jamais contacté le gouvernement fédéral en vue de la création éventuelle d'un tel parc dans la province? Dans l'affirmative, a-t-il été question d'un site particulier?

M. Chrétien: Il y a trois petits parcs nationaux dans l'Ontario à l'heure actuelle, situés sur des terres de la Couronne. Nous avons contacté le gouvernement de l'Ontario à maintes reprises depuis que j'occupe le poste de ministre, en vue de les persuader de réserver des terres pour un parc national. Nous avons examiné ce problème conjointement avec eux. De nombreuses possibilités ont été examinées et je suis persuadé que sous peu nous réussirons à créer le premier grand parc national de l'Ontario.

Vous avez mentionné la région de Thunder Bay. Je ne puis vous dire quels ont été les sites ayant fait l'objet de discussion. De nombreux endroits le long des côtes du lac Supérieur conviendraient parfaitement à un parc national. Des progrès significatifs ont été réalisés l'an dernier et je suis persuadé que d'ici quelques mois on pourrait créer un grand parc national dans l'Ontario de 600 à 700 milles carrés environ.

Ce ne sera qu'un début, il existe de nombreuses autres possibilités dans la province. La difficulté reste toujours la même. Les provinces craignent de céder des terres au gouvernement fédéral de peur qu'on y découvre par la suite des gisements qu'elles auraient exploités. Vous savez en effet qu'aucune exploitation n'est autorisée dans les parcs nationaux, que ce soit dans l'industrie forestière, dans les mines ou dans le pétrole. Cependant le problème de la conservation étant devenu urgent, j'estime qu'un accord en vue de la création d'un parc national dans l'Ontario est plus imminent que jamais.

M. Badanai: Est-ce que la province a indiqué une préférence pour l'emplacement?

M. Chrétien: Oui ils ont indiqué leur préférence.

M. Badanai: D'une façon définitive?

M. Chrétien: Oui et nous avons considéré les possibilités avec eux. Nous avons indentifié avec eux certaines régions possibles, et nous espérons que nous serons d'accord sur un de ces emplacements.

M. Badanai: Est-ce qu'il a été question de la péninsule Sibley dans les entretiens avec les provinces?

M. Chrétien: Je ne peux répondre à cette question, car nous avons mentionné plusieurs péninsules et je ne sais si celle-ci a été mentionnée.

M. Badanai: La péninsule Sibley est dans le district de Thunder Bay. Je ne peux m'étendre sur la beauté et la splendeur de cette péninsule mais je peux vous dire qu'il n'y a pas d'autre endroit au Canada sinon Banff qui peut se comparer à cette péninsule.

J'avais une autre question, mais on y a répondu en privé, je passe donc mon tour. Merci, monsieur le président.

[*Texte*]

The Chairman: Thank you, Mr. Badanai. Mr. Rock.

Mr. Rock: Thank you very much, Mr. Chairman. Mr. Minister, you say in your statement that you intended to help the native Indians to become part of the Canadian society while also preserving their culture. First of all I would like to know what you mean by Metis?

Mr. Chrétien: As Minister of Indian Affairs and Northern Development I am responsible for the Indians who are registered under the Indian Act, and the term used in Canada for Metis is those who have Indian blood but are not on the Indian list. As you know, under the present legislation in order to be an Indian your father has to be an Indian. It has to do with paternity. Sometimes you have Indians who have less Indian blood than people who are not Indian. For example, if an Indian man marries a white girl, under the law, they have Indians. If this half-blooded offspring marries a white girl they will have other Indians who only have a quarter Indian blood, but if a full-blooded Indian woman marries a white man, they have a half-blooded Indian child who is not an Indian, and if he in turn marries an Indian girl their child will not be an Indian but will have three-quarters Indian blood.

An hon. member: Are you still with him?

Mr. Rock: Yes, I am still with him. This is exactly what I am getting at.

Mr. Chrétien: Yes, but this is the law. There is nothing I can do about it.

Mr. Rock: Mr. Minister, I think it is time that something was done about it. This is why I was getting at that. I have a private bill to that effect when it comes to the women's rights.

Mr. Chrétien: Mr. Rock, let me make a point, if you will.

Mr. Rock: Yes.

Mr. Chrétien: When I became the Minister I saw all those problems and I was willing to change the law within six months, but the Indians are not anxious to have me change the law. We had much consultation on this and that very point was one of the questions put to the Indians in the consultation and they were terribly divided amongst themselves about it. Some Indians would say, "If you are born Indian, you die Indian" so, nobody should lose their Indian status, as is now happening to the women. On the other side there are other Indians who would say, "She decided to marry a white man, to hell with her." She decided to quit the group. We are committed to consult the Indians, but so far the Indians do not want us to touch the Indian Act because they want to make some propositions on those issues. We have received some propositions, but not all the Indians have sent propositions to us. This is one of the frustrations of participatory democracy where the Minister does not act on his own, but he consults before acting.

Mr. Rock: I agree with you, Mr. Minister, but the thing is that while you are waiting a lot of women who have had property rights are losing their property rights in many settlements and quite often their children, as you said before, are more full-blooded Indians than some of the others. This is happening in Caughnawaga and other places. It seems that the children of these women usually go back to their grandmothers and grandfathers and the reservations. They mingle with the other youth in the area

[*Interprétation*]

Le président: Merci, monsieur Badanai. Monsieur Rock.

M. Rock: Merci beaucoup, monsieur le président, monsieur le ministre, dans votre déclaration vous dites que vous avez l'intention d'aider les autochtones à devenir une partie de la société canadienne tout en conservant leur culture. J'aimerais savoir ce que vous entendez par Métis?

M. Chrétien: En ma qualité de ministre du Nord et des Affaires indiennes je suis responsable pour les Indiens qui sont enregistrés en vertu de la Loi sur les Indiens et le terme Métis utilisé au Canada désigne ceux qui ont du sang indien mais qui ne sont pas enregistrés. Comme vous le savez sans doute, en vertu de la présente loi, pour être qualifié indien il faut que votre père ait été un Indien. Cela concerne la paternité. Il y a parfois des Indiens qui ont moins de sang indien que des personnes qui ne sont pas indiennes. Par exemple, en vertu de la loi, si un Indien épouse une blanche ils ont des enfants indiens. Si ce demi-Indien épouse une blanche, ils ont encore des enfants indiens qui n'ont qu'un quart de sang indien mais si une Indienne pur sang épouse un blanc ils ont des enfants à demi-indiens et si ce dernier épouse une Indienne leur enfant ne sera pas indien mais aura trois-quart de sang indien.

Une voix: Le suivez-vous encore?

M. Rock: Oui, voilà justement ce à quoi je veux en venir.

M. Chrétien: Oui, mais c'est la loi. Je n'y peux rien.

M. Rock: Monsieur le ministre, je crois qu'il est temps que l'on fasse quelque chose à ce propos. J'ai un projet de loi à cet effet quand il s'agira des droits de la femme.

M. Chrétien: Monsieur Rock, permettez-moi d'ajouter une précision.

M. Rock: Oui.

M. Chrétien: Lorsque je suis devenu ministre et que j'ai vu tous ces problèmes j'avais l'intention de changer la loi dans les six mois, mais les Indiens ne souhaitent pas voir la loi changer. Nous les avons consultés à ce sujet à plusieurs reprises et cette question a été posée aux Indiens lors des consultations et ils étaient très divisés entre eux sur cette question. Certains Indiens disaient: «Si vous êtes né Indien, vous mourrez Indien», par conséquent personne ne devrait perdre son état d'Indien comme cela se fait à l'heure actuelle pour les femmes. D'autre part, certains autres Indiens disaient: «Elle a décidé d'épouser un blanc tant pis pour elle». Elle a voulu quitter son groupe. Nous nous sommes engagés à consulter les Indiens, mais jusqu'à présent les Indiens ne veulent pas qu'on modifie la loi sur les Indiens car ils ont l'intention de présenter des propositions sur ces questions. Nous en avons déjà reçu quelques-unes, mais pas toutes. Voilà une des frustrations de la démocratie de participation où le ministre ne peut agir en son propre nom mais doit consulter avant d'agir.

M. Rock: Je suis d'accord avec vous, monsieur le ministre, mais pendant que vous attendez plusieurs Indiens, qui avaient des droits de propriété, sont en train de les perdre dans plusieurs endroits et très souvent leurs enfants ont plus de sang indien que certains autres. Cela se produit à Caughnawaga et ailleurs. Il semble que les enfants de ces femmes retournent habituellement chez leurs grands-parents et dans les réserves. Ils se mêlent aux autres jeunes de la région et très souvent se marient à la réserve.

[*Text*]

and more than likely they get married on the reservation. They are not Indians and they have no rights whatsoever.

• 1025

The women to whom this has happened went to the Royal Commission on the Status of Women that was formed by the government and they also appeared before the Constitution Committee in Montreal and they are still complaining about their rights. It seems, Mr. Minister, that our so-called settlements or reservations—I prefer to call them old concentration camps of the past—this is what I prefer to call them because this is exactly what we did to the Indians in the old days and they are still there as far as I am concerned—are ghettos. We made these settlements with such little land, and the land around it had nothing to do with them. In other words the Indian was not able to get out on his own somewhere and own outright, outside of this settlement, land which he could himself do something with—having 100 acres of land and owning his own park, like a trailer park or something, camping grounds and going into free enterprise. We have not given most of these Indians this type of opportunity anywhere.

Mr. Chrétien: Do not say that.

Mr. Rock: I am looking at the places to which I have . . .

Mr. Chrétien: There are many Indians now who have developed those things and you should see some of the great developments we have had on some reserves in that field. I have in mind if you go in Vancouver on the island between Stanley Park and the mainland. There is a Chief Baker who has developed a very very good mobile home park there and he is doing very well. I know this is happening in many other reserves.

Whenever an Indian group was to do that, we gave them the permission and more than the permission. We helped them financially to do that.

Mr. Rock: Yes, this is right on the reservation, Mr. Minister, as you just said, and he seems to be the chief.

Mr. Chrétien: Oh no, all the Indians on the reserve who have the initiative and who have some rights to the land of the reserve can do that. They can apply to the economic division of my department and they will receive help to do so.

Mr. Rock: I am glad you mentioned that because I was going to ask that question. The thing that I was getting at, Mr. Chrétien, is the land outside of the reservation where the Indian could outright own the land. This is what I was getting at and this is not provided for.

It is the same thing when some members of Parliament and I visited the James Bay area last fall. They have good basements, electricity, a water supply, sewage system, heated, everything. They are very nice homes. What I found very odd was the fact that you have a beautiful lake and all the property that fronted the lake did not belong to the reservation. In other words they were up that hill and on that hill this is where the reservation is. Yet your department did not purchase that land to the lake so that these people could have some lake rights, to own at least a motorboat, or have a boat in that lake. This thing just does not exist over there.

I think somehow we do not look forward in helping the Indian in such a way. It seems that the church owns that land. I do not see why that land was not purchased at the same time so that the people on this Indian reservation would have water rights. They do not have water rights according to the plan that is made. The whole thing is beautiful except for this.

[*Interpretation*]

Ils ne sont pas Indiens et ils n'ont quand même aucun droit.

Les femmes qui ont connu cette situation se sont présentées à la Commission royale sur les statuts des femmes formée par le gouvernement et elles se sont aussi présentées au Comité de la constitution à Montréal pour se plaindre de leurs droits. Il semble, monsieur le ministre que ces établissements ou réserves, je préfère les nommer les vieux camps de concentration du passé, je préfère les appeler ainsi parce que c'est exactement ce que nous avons fait aux Indiens il y a longtemps et ils demeurent encore dans des ghettos. Nous avons placé leurs établissements sur une terre qui n'a rien à voir avec eux. En d'autres mots, l'Indien n'était pas capable de voler de ses propres ailes et n'avait aucun droit à l'extérieur de chez lui où il pouvait faire quelque chose avec les 100 acres de terrain et être propriétaire de son propre parc, comme un parc de roulotte, un terrain de camping et avoir une entreprise privée. Nous n'avons accordé aucun de ces droits aux Indiens.

M. Chrétien: Ne dites pas cela.

M. Rock: Je jette un regard sur les endroits où j'ai . . .

M. Chrétien: Il y a plusieurs Indiens maintenant qui ont développé ces choses et vous devriez voir les grands développements que nous avons eus dans certaines réserves. Je pense en ce moment à Vancouver, à l'île qui est située entre le parc Stanley et la terre ferme. Il y a là le chef Baker qui a développé un parc pour maisons mobiles et il le dirige fort bien. Je sais que cela s'est produit aussi dans plusieurs autres réserves.

Chaque fois qu'un groupe d'Indiens a voulu faire cela, nous leur en avons donné la permission et même plus que la permission. Nous les avons aidés financièrement.

M. Rock: Oui, cela se passe à la réserve, monsieur le ministre, comme vous l'avez dit, et il semble être le chef.

M. Chrétien: Non, tous les Indiens qui demeurent à la réserve et qui ont de l'initiative en plus de certains droits sur la terre de la réserve peuvent faire cela. Ils peuvent demander à la division économique de mon ministère et ils recevront de l'aide.

M. Rock: Je suis heureux que vous ayez mentionné ce point parce que j'allais justement vous poser la question. Le point qui m'intéresse, monsieur Chrétien, concerne la terre à l'extérieur de la réserve où l'Indien peut devenir propriétaire de la terre. C'est là où je voulais en arriver et cela n'est pas prévu.

C'est la même situation lorsque certains membres du Parlement . . . et j'ai visité la région de la Baie James l'automne dernier. Ils ont de bons sous-bassements, l'électricité, l'eau courante, un système d'égout, le chauffage, et ainsi de suite. Ils ont de très jolies maisons. Ce que je trouve bizarre, c'est que vous ayez un très beau lac et toute la propriété face au lac n'appartient pas à la réserve. En d'autres mots, ils étaient sur la colline et la réserve est située sur la colline. Cependant votre ministère n'a pas acheté la bande de terre près du lac afin que ces gens aient certains droits, le droit au moins d'être propriétaire d'un canot-automobile ou d'avoir un bateau sur le lac. Ce genre de chose n'existe pas à cet endroit.

Je crois que nous n'essayons pas assez d'aider les Indiens. Il semble que cette terre appartient à l'église. Je ne vois pas pourquoi cette terre n'a pas été achetée au même moment afin que les gens de la réserve indienne aient droit d'accès au lac. Ils n'ont pas le droit d'accès au

[*Texte*]

Mr. Chrétien: We would have to be perfect, Mr. Rock, but I understand that you should know that I cannot comment on that specific situation.

Mr. Rock: Yes, I understand.

• 1030

Mr. Chrétien: I do not know about it, but I am informed that there are some negotiations. The land is owned by the religious fathers there and probably they saw the opportunity before the Indians or the department. I do not know. Those kind of changes happen once in awhile. Perhaps the Indians were not interested 20 years ago. I really do not know. Perhaps my people could check that and report to the Committee. But if we can do something, we will.

Mr. Rock: I gathered they were near the lake before and were moved away from the lake; they were on religious land before.

Mr. Chrétien: I would like the record to be checked, because you have implied that we have taken land from the Indians and given it to the religious order there.

Mr. Rock: Oh, no, I did not say that.

Mr. Chrétien: Yes, but if they were on the lake before it is because they were on Indian land there. Why is it not Indian land anymore? For Indian land to be alienated, the department has to subscribe to it, and the procedure is that we ask the band to pass a resolution in that sense. We will check that.

mr. Rock: I wish you would, because they built a new church on the reservation rather than on the religious land, yet that land that the religious authority owns is vacant. It has nothing to do with the reservation.

Mr. Minister, do you have in your department a person called an historian?

Mr. Chrétien: An historian?

Mr. Rock: In other words, if somebody wants some historic facts about Indians anywhere in Canada, have you an historian to supply the information.

Mr. Chrétien: We have men who know the history.

Mr. Rock: The Ministry of Transport has a person called an historian and he looks after all the historical facts of the Ministry of Transport, whether it be shipping, aircraft or whatever it is, even before Confederation. I was trying to find the historian in your department and was referred to the man in charge of historic sites rather than an historian, and this is not what I wanted.

Mr. Chrétien: If you want any facts on the history of the Indians, the transaction of the land, the status thereof and so on, we have people working in that area and they can give you very good information. If you want to know if we have a man who has the title of historian, we do not have one. Perhaps we can give that title to someone who is doing the job now. I do not mind. The only thing is that if we give him that title it will cost the government more money.

[*Interprétation*]

lac selon le plan établi. Toute cette affaire est très jolie à part cela.

M. Chrétien: Nous devrions être parfaits, monsieur Rock, je crois que vous devriez comprendre que je ne peux faire aucun commentaire sur cette situation particulière.

M. Rock: Oui, je comprends.

M. Chrétien: Je ne suis pas certain, mais on m'a informé que l'on fait présentement certaines négociations. Cette partie de terre appartient aux membres du clergé qui ont sauté sur l'occasion avant les Indiens ou le ministère. Je ne sais pas exactement. Ces changements n'arrivent qu'une fois de temps à autre. Il y a vingt ans, les Indiens n'étaient peut-être pas intéressés. Je ne sais vraiment pas. Mes collaborateurs pourraient peut-être vérifier et en faire rapport au Comité. Mais si nous pouvons faire quelque chose, nous le ferons.

M. Rock: Je crois qu'autrefois, ils vivaient près du lac et qu'on les a chassés; autrefois, ils vivaient sur des terres à caractère religieux.

M. Chrétien: Je voudrais que l'on vérifie, parce que vous avez déclaré que nous avons dépossédé les Indiens de leurs terres pour les redonner aux ordres religieux qui se trouvaient là.

M. Rock: Oh non! Ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. Chrétien: Oui, s'ils vivaient près du lac autrefois, c'est parce que ce territoire leur appartenait. Pourquoi ne leur appartient-il plus? Pour qu'une terre indienne soit aliénée, le ministère doit en donner l'autorisation, et la procédure consiste à demander au Conseil de bande de passer une résolution en ce sens. Nous allons vérifier.

M. Rock: Je l'espère, parce qu'ils ont érigé une nouvelle église sur la réserve plutôt que sur la terre appartenant à des congrégations religieuses; toutefois, il faut dire que cette terre est libre et qu'elle n'a rien à voir avec la réserve.

Monsieur le ministre, avez-vous dans votre ministère une personne qu'on appelle un historien?

M. Chrétien: Un historien?

M. Rock: En d'autres mots, si quelqu'un veut savoir quelque chose à propos des Indiens partout au Canada, disposez-vous des services d'un historien qui pourrait lui fournir les renseignements voulus?

M. Chrétien: Nous avons certaines personnes qui connaissent l'histoire des Indiens.

M. Rock: Le ministère des Transports a son historien; il s'attache à l'histoire du ministère des Transports telle que la navigation, l'aviation, et ainsi de suite, et même avant la Confédération. J'ai essayé de trouver un historien dans votre ministère et on m'a référé à la personne chargée des lieux historiques plutôt qu'à un historien, ce n'était pas ce que je désirais.

M. Chrétien: Si vous voulez connaître l'histoire des Indiens, la transaction des terres, le statut des Indiens et ainsi de suite, nous avons des personnes qui travaillent là-dessus et qui seraient en mesure de vous donner tous les renseignements voulus. Nous n'avons pas d'historien comme tel. Nous pourrions peut-être attribuer ce titre à une des personnes qui travaillent sur le sujet présentement. Peu m'importe. Toutefois, si nous lui attribuons ce titre, cela représentera une dépense additionnelle pour le gouvernment.

[*Text*]

Mr. Rock: I agree there.

Mr. Chrétien: We would have to have the permission of the Treasury Board to call him an historian.

Mr. Rock: Mr. Minister, what I am getting at, too, is the preservation of Indian languages before all the Indians are absorbed into Canadian society and possibly lose their knowledge of their culture, particularly their language. What concerns me is that many Indian languages are not yet even written and nothing is being done so that they can be written. I would like to go to the library and get a book on some of the languages. You know, certain types of language do not exist, as far as I am concerned. There is one in Caughnawaga, a dictionary. There may be one on the Old Crow.

Mr. Chrétien: Are you saying there is nothing being done?

Mr. Rock: No, not that there is nothing. I say there is not enough.

Mr. Chrétien: There is never enough in any field.

Mr. Rock: But what I am getting at is that before they get into the mainstream of Canadian society and forget about the language that they spoke before, at least I would say that your department should in some way make sure, before it is all lost, that all the Indian main languages that exist—I do not mean tribal languages—are written and dictionaries provided for them so that this will not be lost.

• 1035

In case there has to be some research—and I know you said something about anthropologists before—the point is that many of the Indian youth today are getting educated and they may get interested later on and they will have no facts to work on in the future.

Mr. Chrétien: We have programs on that, and we have many projects run by Indians themselves to do that kind of job, and I welcome that. When I referred to anthropologists I said to go in the settlements in the summer. We have some in the department who are working and doing a good job. I just referred to some specific bands who are getting a bit fed up being studied, and I can understand that.

Mr. Rock: I can understand that.

Mr. Chrétien: We are doing that. We have cultural grants and we are trying to have some Indians specialize, and other people, and we spend some money. We have a branch on cultural grants, we are spending money on that and if you want to discuss that we have some people who are responsible within the department. I cannot give you specific cases. For example, we can provide you with the list of grants that we are giving the Indians. Under the Committee on Indian and Treaty Rights the Indians are now looking into all the history of the Indians. They are financed to the extent of half a million dollars a year. They will find a lot of facts that will be useful in future generations, and so on. To say that we are doing nothing—

Mr. Rock: No, no, no, no.

Mr. Chrétien: —is a bit too much.

Mr. Rock: If I said "nothing", I should not have said that word, I should have said "not enough". You are quite right, I apologize.

[*Interpretation*]

M. Rock: Je suis d'accord.

M. Chrétien: Il nous faudrait l'assentiment du Conseil du trésor pour qualifier l'historien.

M. Rock: M. le ministre, je voudrais que nous conservions la langue indienne avant que les Indiens ne soient assimilés à la société canadienne et qu'ils perdent leur culture et plus particulièrement leur langue maternelle. Ce qui me préoccupe, c'est que beaucoup de dialectes indiens n'en sont encore qu'au stade oral et que nous ne faisons rien pour remédier à la situation. J'aimerais aller à la bibliothèque et consulter un livre sur quelques-uns de ces dialectes. A mon avis, certains types de dialectes n'existent pas. Il y a un dictionnaire à Caughnawaga. Il pourrait y avoir un dictionnaire sur le *Old Crow*.

M. Chrétien: Dites-vous que nous ne faisons rien?

M. Rock: Non, vous faites quelque chose, mais vous n'en faites pas assez.

M. Chrétien: Nous n'en faisons jamais assez, dans quelque secteur que ce soit.

M. Rock: Je dis qu'avant qu'ils soient assimilés dans la société canadienne et qu'ils oublient la langue qu'ils parlaient autrefois, votre ministère devrait prendre les mesures nécessaires pour que tous les dialectes indiens principaux qui existent (je ne parle pas des dialectes des tribus) soient écrits avant que tout ne soit perdu et que nous rédigions des dictionnaires à cette fin.

De nombreux jeunes Indiens pousuivent maintenant leur instruction et il se pourrait que par la suite ils veulent entreprendre des recherches dans ce domaine mais ils n'auraient pas les données nécessaires.

M. Chrétien: Il existe différents programmes dans ce domaine entrepris par les Indiens eux-mêmes et j'en suis fort heureux. Lorsque j'invoquais les anthropologues, j'entendais par là ceux qui viennent en été dans les villages. Nous en avons dans les ministères qui accomplissent un excellent travail. Ce qui n'empêche pas que les tribus d'Indiens commencent à en avoir par-dessus la tête de faire l'objet d'études, et je les comprends.

M. Rock: Je les comprends moi aussi.

M. Chrétien: Nous avons des bourses culturelles et nous essayons de spécialiser des Indiens dans ce domaine aussi bien que d'autres. Il existe un service spécial au sein du ministère qui s'occupe de ce titre de bourse et si vous le désirez vous pourriez contacter les personnes responsables de cette section. Nous pourrions également fournir la liste de subventions accordée aux Indiens. Dans le cadre de la Loi sur les droits et traités des indiens, un nombre d'Indiens s'occupent actuellement d'étudier l'histoire des Indiens. Nous les finançons à raison d'un demi-million de dollars pas an. Ils découvriront sans doute de nombreux faits qui serviront aux générations futures. Donc quand vous dites que nous ne faisons rien . . .

M. Rock: Je ne voulais pas dire cela.

M. Chrétien: Vous exagérez quelque peu.

M. Rock: J'aurais dû dire pas assez. Vous avez raison, je m'excuse.

[*Texte*]

The Chairman: Order, gentlemen.

I just want to make this point, gentlemen: we have 20 minutes left with the Minister and there are four people who have indicated they yet have questions. We have not stuck to time limits on members' questions but those so far have all been more than 15 minutes. You have now reached 15 minutes, Mr. Rock. I wonder if you would allow at least five minutes each for the remaining four questioners. The next questioner on my list is . . . do you have one more question that you can put, Mr. Rock, and then . . .

Mr. Rock: Well, yes, I would just like to know one more thing. In fact, in my list here it seems that a lot of things are covered automatically by your answers, Mr. Minister, I am very happy about that. The last question is, has there been any sort of study in which railway systems and road systems would go through the Yukon, through Alaska and possibly to Siberia by a bridge or a causeway across the Bering Strait? Has there been any type of thought in that direction or any studies made by people?

Mr. Chrétien: I do not know about it. I know that we have made a study to extend the system of railways from southern Canada to the Yukon and we know there are many possibilities in that. I do not know if the Department of Transport will go ahead with the plan but the Minister of Transport and myself about three years ago asked for a study on it and we have received a report. The report has been studied by the government, and we are in the process of completing the studies. There are some neg.tiations involved. I think it is quite possible that at a future date we will have central Canada connected by railway to the Yukon; if you ask me when; I cannot give you a specific date.

Mr. Nielsen: The CN did a study in the Yukon too.

Mr. Chrétien: Yes, it did. That is what I am referring to. There are many places where we could build a railway; some economic feasibility studies have been conducted. To go from the Yukon to Alaska and from there to Russia, I am not aware of any specific studies. It is an idea that could be considered. There could be a wailway link with Siberia but I do no tknow the Russians' reaction in having a railway connecting them to the United States. There is some political implication in that problem you raised.

An hon. Member: Really?

Mr. Rock: Thank you.

The Chairman: Mr. St. Pierre.

Mr. St. Pierre: Mr. Chairman, I will try to keep my questioning within five minutes. I would observe, Mr. Chairman, that I think perhaps this Committee should give some consideration to putting time limits on question periods.

Some hon. Members: Hear, hear!

Mr. St. Pierre: Most of the other committees do. There is a first round of 10 minutes, or 15, as the case may be, and then a second round if there is time.

Mr. McBride: In Agriculture it is 10 minutes.

[*Interprétation*]

Le président: A l'ordre, messieurs.

Je voudrais vous faire remarquer messieurs qu'il nous reste 20 minutes et que 4 députés désirent prendre la parole. Jusqu'à présent on n'a pas imposé de limite de temps, mais tous les députés parlaient plus de 15 minutes. Vous aussi vous avez déjà parlé 15 minutes, monsieur Rock, il faudrait accorder au moins 5 minutes à chacun des 4 députés qui désirent encore poser des questions au ministre. Avez-vous encore une brève question à poser, monsieur Rock . . .

M. Rock: Une dernière question. Je constate avec plaisir monsieur le ministre que vous avez répondu à certaines de mes questions. Et je voudrais savoir si l'on a examiné la possibilité d'étendre les réseaux routiers et ferroviaires jusqu'au Yukon et l'Alaska et éventuellement jusqu'en Sibérie à l'aide d'un pont qui traversera le Détroit de Bering? A-t-on envisagé ces possibilités?

M. Chrétien: Je n'en ai pas connaissance. Je sais que nous avons examiné la possibilité d'étendre le réseau ferroviaire au-dessus du Canada jusqu'au Yukon. J'ignore si le ministère des Transports a l'intention de réaliser ce projet; toujours est-il qu'il y a trois ans le ministre des Transports et moi-même avions demandé une étude à ce sujet et nous avions reçu un rapport. Le rapport a été examiné par le gouvernement, et les études sont pratiquement terminées. Il se peut donc qu'à l'avenir le centre du Canada soit relié par un chemin de fer jusqu'au Yukon mais je ne puis vous donner une date exacte.

M. Nielsen: Le Canadien National avait entrepris aussi une étude sur le Yukon.

M. Chrétien: En effet. C'est justement ce dont je parlais. Il existe de nombreux endroits où nous pourrions construire un chemin de fer mais il faut auparavant faire une étude des possibilités. Mais je ne sais pas toutefois que l'on ait fait une étude concernant une ligne de chemin de fer qui irait du Yukon en Alaska et de là jusqu'en Russie. On pourrait en effet envisager de relier ces territoires à la Sibérie. Je me demande quel serait la réaction des Russes à l'idée de voir un chemin de fer les relier aux États-Unis. Cette situation soulèverait des problèmes politiques.

Une voix: Vous croyez?

M. Rock: Merci.

Le président: Monsieur St. Pierre.

M. St. Pierre: J'essaierai de ne pas dépasser les 5 minutes. Il serait peut-être utile, monsieur le président, que nous envisagions la possibilité d'imposer des limites de temps pour chaque question.

Des voix: Bravo, bravo!

M. St. Pierre: C'est ce qui se fait dans la plupart des autres comités. On accorde d'abord 10 ou 15 minutes, et ensuite les députés ont l'occasion de poser des questions à nouveau s'il reste encore du temps.

M. McBride: Au sein du Comité de l'agriculture chacun dispose de 10 minutes.

[*Text*]

Mr. St. Pierre: I think our system of unlimited time for questioning perhaps is breaking down a little bit, not only in this meeting today but previously. That is just my observation. Mr. Minister, I want to go back to, . . .

The Chairman: With the agreement of the Committee we will consider this in the next steering committee meeting.

• 1040

Mr. St. Pierre: Mr. Minister, at the last meeting you put forward some figures which I do not have in front of me, but I think I can remember, comparing 1961-62 with 1971-72, it seems to me we were spending $50 million in the Department, then $51 million as against $264 million.

Mr. Chrétien: In 1962-63 we were spending $56 million and now we are spending $264 million not including the heath services.

Mr. St. Pierre: Do you know what the health services are, or what the relevant figures are?

Mr. Chrétien: About $40 million.

Mr. St. Pierre: At present.

Mr. Chrétien: At present. So the total expenditures for Indians in Canada now is about $300 million, from $56 million seven years ago.

Mr. St. Pierre: Do you happen to have the 1961-62 figures for health services?

Mr. R. F. Battle (Assistant Deputy Minister, Finance and Administration): It was $5 million 10 years before that. It was probably around $15 million.

Mr. St. Pierre: I see, thank you. I would like to relate these figures to payments for straight welfare, the reason being that although welfare payments are undoubtedly necessary and obligatory, they really are not very productive and I would like to get some idea how much of the 1961-62 figure went into welfare and how much went into what I would call, development matters and then relate it to the 1971-72 figure.

Mr. Chrétien: You were kind enough to ask me the question and I have a table that I could perhaps ask the Committee to print. To give you the figures we had about $10 million in welfare of all sorts in 1962-63, the forecast for 1970-71 is $46 million in welfare.

Mr. St. Pierre: In 1961-62, Mr. Minister?

Mr. Chrétien: In 1962-63.

Mr. St. Pierre: In 1962-63.

Mr. Chrétien: Yes. The number of registered Indians in those days was 205,000. Now, it is 245,000. The number of Indians living on the reserves was 166,000, now it is 184,-000. The expenditures per capita on welfare on all registered Indians was $50 per capita in 1962-63 it is $188 today. For the Indians living on reserves, because we divide that among all the Indians it is $50 and $188 but as we pay the welfare of the Indians on the reserve only that gives a figure of $62 per capita in 1962-63 and it is $250 per capita today.

[*Interpretation*]

M. St. Pierre: Je crois que notre système sans limite de temps n'est pas des meilleurs. Monsieur le ministre, je voudrais maintenant en revenir . . .

Le président: Si les membres du comité sont d'accord, nous examinerons cette question lors de la prochaine réunion du comité de direction.

M. St. Pierre: Lors de la dernière réunion, vous nous aviez donné des chiffres que je n'ai pas ici mais qui, si je me souviens bien, établissaient une comparaison entre les années 1961-1962 et 1971-1972; je crois que votre ministère dépensait à l'époque 50 millions de dollars contre 264 millions aujourd'hui.

M. Chrétien: En 1962-1963, nous avions dépensé 56 millions de dollars et nous en dépensons actuellement 264 millions, non-compris les services de santé.

M. St. Pierre: Connaissez-vous les chiffres de l'actif au service de santé?

M. Chrétien: Environ 40 millions.

M. St. Pierre: A l'heure actuelle?

M. Chrétien: C'est bien ça. Donc les dépenses globales pour les Indiens du Canada se montent actuellement à 300 millions de dollars contre 56 millions il y a sept ans.

M. St. Pierre: Auriez-vous par hasard les chiffres relatifs aux services de santé en 1961-1962?

M. R. F. Battle (Sous-ministre adjoint, Finances et administration): Le montant était de 5 millions de dollars il y a 10 ans. Il est probablement de 15 millions de dollars maintenant.

M. St. Pierre: Je vous remercie. Je voudrais pouvoir établir une comparaison entre ces chiffres et les prestations d'assistance sociale car bien que les prestations soient nécessaires et obligatoires, elles ne sont pas productives; je voudrais donc savoir quelle partie du montant de 1961-1962 a été affecté à des prestations d'assistance sociale et quelle partie a été affectée au développement pour comparer ensuite ces chiffres à ceux de 1971-1972.

M. Chrétien: J'ai justement un tableau que le comité pourrait peut-être faire reproduire. En 1962-1963, le montant affecté aux prestations d'assistance sociale de toutes sortes s'élevait à quelque 10 millions de dollars alors que les prévisions pour 1970-1971 sont de 46 millions de dollars.

M. St. Pierre: En 1961-1962 monsieur le ministre?

M. Chrétien: En 1962-1963.

M. St. Pierre: En 1962-1963.

M. Chrétien: C'est bien ça. A l'époque il y avait 205,000 Indiens inscrits alors que maintenant il y en a 245,000. 166,000 Indiens vivaient dans les réserves contre 184,000 à l'heure actuelle. En 1962-1963, les dépenses et l'assistance sociale pour tous les Indiens inscrits se montaient à $50 par personne contre $188 actuellement. Je parle bien des Indiens vivant dans les réserves, car ce chiffre de $50 et de $188 est obtenu en divisant la somme globale par le nombre total d'Indiens alors que les prestations d'assistance sociale ne sont données qu'aux Indiens vivant dans les réserves ce qui donne un chiffre de $62 par personne en 1962-1963 et de $250 par personne à l'heure actuelle.

[*Texte*]

Mr. Marchand (Kamloops-Cariboo): Mr. Minister, I did not do any arithmetic but is that per capita figure you are giving just for those Indians on welfare?

Mr. Chrétien: No, no, it is divided among all the numbers of Indians living on reserves.

Mr. Marchand (Kamloops-Cariboo): Okay.

Mr. St. Pierre: I am trying to do some very quick calculation as I write these figures down, Mr. Minister. The welfare payments have gone up in relation to the Indian population, as I see it quickly, but other forms of expenditure have gone up considerably more in relation to the Indian population.

Mr. Chrétien: Yes.

Mr. St. Pierre: So the picture is both good and bad simultaneously.

Mr. Chrétien: I think we have had a big increase in welfare. One of the reasons is that we apply to them the level of payment, that they pay in the province where they live, but I am glad that you say that the proportion is less compared to the budget than it was, but it is still too high. I think we have to break a very difficult circle because when there is no economic development we have to give welfare and to stop giving welfare we have to put money into economic development. Sometimes it is difficult to break that circle in terms of administration because we cannot use the welfare money for economic development.

Mr. St. Pierre: Sometimes you do use the economic development money for welfare though, I believe.

• 1045

Mr. Chrétien: Yes, perhaps.

Mr. St. Pierre: Because it happens in my riding.

Mr. Chrétien: Psychologically, it is perhaps better to say to the Indians that this money is for economic development rather than for welfare, because they think they have earned the money. I think what is damaging is when they receive outright welfare grants. That is bad, because often it is a good way to destroy the pride and personality of the individual who receives welfare payments.

Mr. St. Pierre: Do you have these figures and, if not, would someone in the department provide them? I am referring to the number of Indians on welfare 10 years ago and currently, both on reserve and Indians in total. I would imagine it would be far lower in the off-reserve people, but it would be interesting to find out if that is so.

Mr. Chrétien: Mr. Battle will give that figure.

Mr. Battle: Ten years ago there were roughtly 57,000 people assisted. That does not mean that they were all on welfare on a permanent basis, only assisted during the course of the year, which is roughly 38 per cent of the resident membership.

[*Interprétation*]

M. Marchand (Kamloops-Cariboo): Est-ce que ce chiffre se rapporte uniquement aux Indiens qui vivent de l'assistance sociale?

M. Chrétien: Non ce chiffre se rapporte à tous les Indiens vivant dans les réserves.

M. Marchand (Kamloops-Cariboo): Très bien.

M. St. Pierre: Je fais quelques rapides calculs, monsieur le ministre. Je vois que les prestations d'assurance sociale se sont accrues très rapidement bien que d'autres dépenses se soient accrues plus rapidement encore par rapport au nombre de total d'indiens.

M. Chrétien: En effet.

M. St. Pierre: Donc la situation présente aussi bien des aspects positifs que négatifs.

M. Chrétien: Les prestations d'assistance sociale se sont accrues très sensiblement. Ceci est dû en partie au fait que les prestations qui leur sont versées dépendent des provinces dans lesquelles ils sont établis; et comme vous l'avez fait remarquer le rapport a diminué bien qu'il soit encore trop élevé. Il s'agit de rompre un cercle vicieux, car lorsqu'il n'y a pas d'expansion économique, nous sommes obligés de verser des prestations d'assistance sociale et si l'on veut mettre fin à cette assistance sociale, il faut investir en expansion économique. Il est parfois difficile de rompre ce cercle vicieux du point de vue administratif, parce que nous n'avons pas le droit d'utiliser l'argent de l'assistance sociale pour l'expansion économique.

M. St. Pierre: Vous utilisez parfois l'argent de l'expansion économique pour l'assistance sociale je crois.

M. Chrétien: Oui, peut-être.

M. St. Pierre: Parce que cela se produit dans ma circonscription.

M. Chrétien: Au point de vue psychologique, peut-être il serait mieux de dire aux Indiens que cet argent est pour le développement économique et non pas pour le bien-être social, parce qu'ils pensent alors qu'ils ont gagné l'argent. Je pense que ce qui leur fait tort, c'est lorsqu'ils reçoivent des prestations de bien-être social. C'est mauvais, parce que souvent c'est une bonne manière de détruire leur fierté et leur personnalité de la personne qui reçoit des prestations de bien-être social.

M. St. Pierre: Avez-vous ces chiffres, si non, y a-t-il quelqu'un dans le ministère qui pourrait nous les donner? Je veux parler du nombre d'Indiens qui étaient sur le bien-être social il y a dix ans et aujourd'hui, à la fois les Indiens qui résident dans des réserves et le total des Indiens. J'imagine que le chiffre est inférieur pour les Indiens vivant à l'extérieur des réserves, mais il serait très intéressant de savoir si tel est le cas.

M. Chrétien: M. Battle vous donnera ce chiffre.

M. Battle: Il y a dix ans, environ 57,000 personnes vivaient sur le bien-être social. Cela ne signifie pas tout de même qu'ils étaient sur le bien-être social de manière permanente, mais tout simplement qu'ils l'ont été au cours de l'année. Cela représente environ 38 p. 100 des Indiens habitant dans des réserves.

[*Text*]

Mr. St. Pierre: Is that reserve membership?

Mr. Battle: That is right. The total number of adults assisted, 25,730. Of that group there were 10,829 what we term employable adults. The others would be widowed ladies with familes who have to look after children and are not considered employable. The total number of heads of households who got assistance, 13,000—that was in 1961. I cannot give you last year's figure for that yet, but I can give you 1969, which is the year before that. The total number of heads of households on assistance then was 15,674.

Mr. St. Pierre: And the other relevant figures?

Mr. Battle: Number of persons assisted, 73,339; percentage of resident membership, 44 per cent; total number of adults assisted, 28,590; employable adults assisted, 13,603. So the employable adults assisted in that 10 year period went up from 10,829 to 13,603.

The Chairman: What percentage would the employable adults assisted represent of the total employable adults?

Mr. Battle: That is a figure I do not have.

The Chairman: I wonder if the Committee would agree unanimously to appending the statistics supplied by the Minister to the Minutes?

Some hon. members: Agreed.

Mr. St. Pierre: Regretfully, Mr. Chairman, I will have to cease because my time has run out.

Mr. Chrétien: We have a table here that is titled "Indian Affairs Facts and Figures" that we can distribute to members, which contain all those figures.

Mr. Battle: Incidentally, we are working on bringing it up to date and I think it would be better if we got it right up to date.

Mr. Marchand (Kamloops-Cariboo): Mr. Chairman. I have a number of questions but I will try to condense them and get the most important ones asked in the five minutes.

Mr. Minister, you referred yesterday in your very excellent speech in the House of Commons to the Nishka case. Could you bring me up to date as to just where the Nishka case is now?

Mr. Chrétien: It is in the Supreme Court and I am advised that the case will be heard by the Supreme Court this fall.

Mr. Marchand (Kamloops-Cariboo): Very good. I take it from your remarks that Commissioner Barber is busy working at the task that was set out for him.

Mr. Chrétien: Yes, he is doing studies on his own, looking into the treaties, studying them and so on. He is available to the Indians who want to discuss their claims with him. I must say that he has not been used very much so far by the Indians. They took a political attitude vis-à-vis him that was a bit negative, but I think he is making some progress. Now some bands are using his services because he is entitled to look into the treaty rights and the cut-off land questions and so on and he could really assist the Indians in looking into their rights. Why we have not forced the Indians to go to the courts directly is because

[*Interpretation*]

M. St. Pierre: Est-ce que ce sont des personnes qui sont dans les réserves?

M. Battle: C'est exact. Le nombre d'adultes qui ont été sur le bien-être social s'élevait à 25,730. De ce groupe, il y avait 10,829 qui étaient des adultes en mesure de travailler. Les autres étaient des veuves avec des familles qui devaient s'occuper de leurs enfants et qui ne pouvaient pas travailler. Le nombre de chefs de famille qui ont obtenu de l'assistance social s'élevait à 13,000, en 1961. Je ne peux pas vous donner le chiffre de l'année dernière encore, mais je peux vous donner celui de 1969, le chiffre de l'année précédente. Le nombre de chefs de famille qui étaient sur l'assistance sociale se chiffrait à 15,674.

M. St. Pierre: Et les autres chiffres pertinents?

M. Battle: Le nombre de personnes assistées était de 73,339; le pourcentage des habitants des réserves était de 44 p. 100, le nombre total d'adultes assistés était de 28,590; le nombre d'adultes employables qui étaient assistés s'élevait à 13,603. Donc le nombre d'adultes employables qui recevaient de l'assistance sociale pour cette période de dix ans passa de 10,829 à 13,603.

Le président: Quel pourcentage représente ces adultes employables assistés par rapport au total d'adultes employables?

M. Battle: C'est le chiffre que je n'ai pas.

Le président: Je me demande si tous les membres du comité ne sont pas d'accord pour qu'on consigne au procès verbal les statistiques fournies par le ministre?

Des voix: D'accord.

M. St. Pierre: Je regrette, monsieur le président, je vais m'arrêter parce que mon temps est écoulé.

M. Chrétien: Nous avons un tableau ici intitulé «Affaires indiennes faits et chiffres» que nous pouvons distribuer aux membres, et qui contient tous ces chiffres.

M. Battle: Incidemment, nous voulons le mettre à jour et je pense qu'il serait mieux que nous le mettions à jour.

M. Marchand (Kamloops-Cariboo): Monsieur le président, j'ai quelques questions à poser mais je vais les condenser et je vais poser les questions les plus importantes pendant mes 5 minutes.

Monsieur le Ministre, vous avez fait allusion hier à votre admirable discours dans la Chambre des communes portant sur le cas Nishka. Pourriez-vous nous renseigner sur les derniers détails concernant le cas Nishka?

M. Chrétien: Le cas est maintenant devant la Cour suprême et on m'a avisé que ce litige sera entendu par la Cour suprême cet automne.

M. Marchand (Kamloops-Cariboo): Très bien. Donc, d'après vos commentaires, j'en conclus que le commissaire Barber s'occupe diligemment de la tâche qui lui avait été assignée.

M. Chrétien: Oui, il est en train de faire des études personnelles, examinant les traités, les étudiant et ainsi de suite. Il est à la disposition des Indiens qui veulent discuter de leur revendication avec lui. Je dois dire que les Indiens n'ont pas eu souvent recours à lui. Ils ont adopté une attitude politique vis-à-vis lui qui est un peu négative, mais je crois qu'il fait du progrès. Il y a maintenant quelques groupes qui ont recours à ses services, parce qu'il est autorisé à autoriser les droits que confère le traité et à régler les questions territoriales, etc. Et qu'il pourrait vraiment aider les Indiens à prendre connaissance de leurs

[*Texte*]

there is a lot of cost involved in going to the courts and the services of Dr. Barber are free for the Indians.

• 1050

Mr. Marchand (Kamloops-Cariboo): Do you know specifically if he is looking into the cut-off land question in British Columbia.

Mr. Chrétien: He is studying that, but I cannot give you which cases he is looking into now. I know that he has the authority to look into that. He has been consulted by some Indians and he is making a study for himself because his role is to report to the government his findings about the status of the Indian rights in Canada and how to help us to live up to the commitments that we have made to the Indians in the past. If we have not lived up to the commitments, the government has stated that we intend to offer compensation or return the land if the land was cut off and so on.

Mr. Marchand (kamloops-Cariboo): Have you had any interim reports from him?

Mr. Chrétien: No, we have not received any interim report from him. I must say that he is not under my jurisdiction really. He has been appointed by the Cabinet and reports directly to the Prime Minister. I did not want to have him reporting to me, I wanted him to be quite independent from the daily operation of the department.

Mr. Marchand (Kamloops-Cariboo): Do you know how long he will be working or how long it will take him to perhaps arrive at some kind of . . .

Mr. Chrétien: I have no idea, but why do you not invite him to come and make comments to the Committee here? He could perhaps be in a better position to tell you where he stands on his work.

Mr. Marchand (Kamloops-Cariboo): That is a good suggestion. He is a very, very good man. The situation that developed when he was appointed was rather unfortunate. Like you, I feel that he could make a great contribution. There are many, many things that he can do under the terms of reference that were given to him.

Mr. Chrétien: For the Indians who have signed treaties with the Crown he can do any type of work for them that they want, there is no doubt about it. On the question of Indians who have signed no treaties, it is a different problem. He is not prevented either from hearing representation of all forms of grievances that the Indians have.

Mr. Marchand (Kamloops-Cariboo): How about the Rights and Treaties Committee of the Canadian-Indian brotherhood? Are they still carrying on their work?

Mr. Chrétien: Yes, they are carrying on their work. They have been in operation for a year. The Chief of Caughnawaga is the head of that group. There are representations from all the provinces on that group. They are funded by the government to the extent of $500,000 a year to do their research, their travelling and so on. I do not know if they have presented any report to the National Indian Brotherhood. I think it was one of the topics of the last meeting of the National Indian Brotherhood in Toronto about a month ago.

[*Interprétation*]

droits. La raison pour laquelle nous n'avons pas forcé les Indiens à avoir recours aux services d'un tribunal est la suivante: les services d'un tribunal sont très coûteux alors que les services de M. Barber sont gratuits pour les Indiens.

M. Marchand (Kamloops-Cariboo): Savez-vous s'il étudie la question des droits de possession de leurs terres en Colombie-Britannique?

M. Chrétien: Oui, il étudie la question, mais je ne pourrais pas vous dire quel cas il étudie en ce moment. Je sais qu'il est autorisé à étudier cette question. Il y a des Indiens qui lui ont demandé conseil, et il fait lui-même une étude parce qu'il doit faire un compte rendu au gouvernement de ces recherches concernant le statut des droits des Indiens au Canada et concernant la façon de nous aider à respecter les engagements que nous avons pris face aux Indiens dans le passé. Si nous n'avons pas respecté nos engagements, le gouvernement s'est dit prêt à offrir des compensations ou à restituer des terres qui ont été prises.

M. Marchand (Kamloops-Cariboo): Vous a-t-il fait parvenir des comptes rendus provisoires?

M. Chrétien: Non. Je dois dire qu'il n'est vraiment pas un de mes justifiables. Il a été nommé par le Cabinet et il est comptable au premier ministre. Je ne voulais pas qu'il me soit comptable, je voulais qu'il soit totalement indépendant du fonctionnement journalier du ministère.

M. Marchand (Kamloops-Cariboo): Savez-vous combien de temps il travaillera ou combien de temps il lui faudra pour arriver à un genre de . . .

M. Chrétien: Je ne sais pas, mais pourquoi ne l'invitez-vous pas à venir faire quelques remarques ici devant le comité? Il serait peut-être mieux placé pour vous dire où il en est dans ses travaux.

M. Marchand (Kamloops-Cariboo): C'est une bonne proposition. C'est un homme très compétent. La situation qui est survenue à la suite de sa nomination a été plutôt malheureuse. Comme vous, je crois qu'il pourrait faire de grandes contributions. Il y a bien des choses qu'il peut faire selon le mandat qui lui a été accordé.

M. Chrétien: Il n'y a pas de doute qu'il peut faire bien des choses pour les Indiens qui ont signé des traités avec la Couronne. Pour ce qui est des Indiens qui n'ont pas signé de traité, c'est un problème bien différent. Il n'est pas empêché, non plus, d'entendre la représentation de toutes sortes de griefs qu'ont les Indiens.

M. Marchand (Kamloops-Cariboo): Et à propos du comité des droits et traités de la fraternité canado-indienne, poursuivent-ils toujours leur travail?

M. Chrétien: Oui, ils poursuivent leur travail. Il a été créé il y a un an. Le chef de Caughnawaga en est le président. Toutes les provinces ont fait une représentation au sujet du groupe. Ils sont subventionnés par le gouvernement à raison de $500,000 par année pour fins de recherches, de voyages etc. Je ne sais pas s'ils ont soumis un compte rendu à la fraternité nationale indienne. Je crois qu'il a été l'un des sujets de discussion dans la dernière réunion de la fraternité nationale indienne à Toronto il y a un mois environ.

[*Text*]

Mr. Marchand (Kamloops-Cariboo): What is your policy respecting this group? Is the arrangement for a certain period of time or is it going to be an open-ended thing where they will carry on this kind of committee for . . .

Mr. Chrétien: I think it is up to the Indians. They are supposed to report to the Privy Council Office about their operation and the work they are doing. I would like them to complete their study as quickly as possible, but I think the Indians have the same interest and some have expressed fear that that could carry on for years and years. The pressure should come from the Indians for them to make a report to them because they are appointed by the Indians and they are responsible to the Indians for their work. The federal government in fact is just providing them with funds and, of course, as it is normally the procedure, we have to look into the kind of expenditures they make we have to control their expenditures as requested by the Auditor General.

Mr. Marchand (Kamloops-Cariboo): How much have they received so far? Is this their second year or third year?

Mr. Chrétien: They are on their second year now.

Mr. Marchand (Kamloops-Cariboo): So that at the end of this fiscal year they will have had $1 million dollars.

• 1055

Mr. Chrétien: Yes. They did not start at the beginning of last fiscal year, although I think they are running from December to December, something like that. It was a year in December.

Mr. Marchand (Kamloops-Cariboo): But they are on their second $500,000?

Mr. Chrétien: Yes.

The Chairman: One more, Mr. Marchand?

Mr. Marchand: I was very interested and pleased to see the number of students that the Department is hiring, particularly university students, and this is a very good thing. This is a great pool of talent that really in the past has been un-tapped.

Where are most of the students working? Are many of them working directly in the Department in Ottawa and the regional offices, or are they around where they can have contact with the Indian communities?

Mr. Chrétien: I understand that some are working at the head office in Ottawa. Some are working in the regional offices, but many of the Indian students are working in the bands, doing all sorts of work in the locality with the Indians themselves.

For example, we have programs that are mentioned. There are Indian high school children projects. These children will be employed to improve reservation conditions by being employed in worthwhile projects defined by the community. We have 890 students involved in that.

Mr. Marchand (Kamloops-Cariboo): Thank you, Mr. Chairman.

[*Interpretation*]

M. Marchand (Kamloops-Cariboo): Quelle est votre politique en ce qui a trait à ce groupe? L'arrangement a-t-il été pris pour une période limitée ou indéterminée pendant laquelle ils poursuivront ce genre de réunion pendant . . .

M. Chrétien: Je crois que cela revient aux Indiens. Ils doivent soumettre un compte rendu au bureau du Conseil privé au sujet de leurs travaux. J'aimerais qu'ils finissent leur étude le plus tôt possible, mais les Indiens ont les mêmes intérêts et il y en a qui ont exprimé la crainte qu'ils pourraient continuer pendant des années. Ce sont les Indiens qui devraient leur demander de faire un compte rendu parce que ce sont eux qui les ont nommés et ils sont comptables aux Indiens pour leurs travaux. Le gouvernement fédéral ne fait que les subventionner et, naturellement, comme c'est la pratique courante, nous devons être mis au courant de leurs dépenses. Nous devons contrôler leurs dépenses comme l'a demandé l'Auditeur général.

M. Marchand (Kamloops-Cariboo): Quelles sommes d'argent ont-ils reçues jusqu'à présent? Est-ce leur deuxième ou leur troisième année?

M. Chrétien: Ils en sont à leur deuxième année maintenant.

M. Marchand (Kamloops-Cariboo): Ainsi, à la fin de l'année financière maintenant en cours, ils auront reçu un million de dollars.

M. Chrétien: Oui. Ils n'ont pas commencé au début de la dernière année fiscale, même si je crois que cela va de décembre à décembre, quelque chose de ce genre, cela faisait une année en décembre.

M. Marchand (Kamloops-Cariboo): Mais ils sont sur leur second $500,000?

M. Chrétien: Oui.

Le président: Une autre question, monsieur Marchand?

M. Marchand: Je suis content de voir que le ministère engage des étudiants, particulièrement les étudiants d'universités et c'est très bien. C'est une immense réserve de talent, et vraiment dans le passé, il n'y avait guère été fait appel.

Où travaillent la plupart des étudiants? Est-ce que nombre d'entre eux travaillent directement au ministère à Ottawa et dans les bureaux régionaux, ou sont-ils éparpillés là où ils peuvent avoir des contacts avec les communautés indiennes?

M. Chrétien: Je crois que certains travaillent au bureau central à Ottawa. Certains travaillent dans des bureaux régionaux, mais la plupart des étudiants indiens travaillent dans les bandes, ils font toutes sortes de travaux dans la localité avec les Indiens eux-mêmes.

Ainsi, il y a des programmes qui ont été mentionnés. Il y a des projets avec les étudiants indiens avec les écoles secondaires. Ces jeunes seront employés pour améliorer les conditions de vie dans des réserves et travailleront à des projets utiles définis par la communauté. Nous avons 890 étudiants engagés dans ces projets.

M. Marchand (Kamloops-Cariboo): Merci, monsieur le président.

[*Texte*]

Mr. Chrétien: From universities we have 150 Indians working for the department, and in terms of Indian employment, we went as I said in my speech from 700 to 1,700 in two years, working for the department.

Mr. Thomson: Mr. Chairman, as a supplement to a question asked by Mr. Marchand, is there only one Indian group receiving money in the manner that you mentioned for studies on their own, or are there other Indian groups?

Mr. Chrétien: The National Brotherhood, the National Committee, receives $500,000, but they have agreed with some provinces to have some studies conducted in the provinces. They finance them from that money. This money is not all spent in Ottawa. They have some subcommittees—I can call them that—in different provinces.

Mr. Nielsen: And territories.

Mr. Chrétien: And territories, yes.

Mr. Thomson: I was thinking specifically, shall we say, of the Province of Alberta, which had conducted quite a study. In effect, you paid for some of this as well. Or did it come out of this money in total?

Mr. Chrétien: Yes, but there are some cases where there was a kind of urgency, where we got involved in adding some money ourself in some specific project, and I know of one or two in Alberta where, becaase the Indians were facing an urgent situation, because of development and so on, we financed a couple of projects directly.

Mr. Thomson: Thank you, Mr. Chairman. Now, in another field, I -as wondering how many Indians have applied for loans to Farm Credit Corporation. I am not really interested in the statistics so much as I am in what percentage or how effectively this program is working in the sense of how many Indians have applied, shall we say individually, to Farm Credit Corporation. How many got loans? How many were refused?

Mr. Chrétien: I do not know in terms of refusals. But I know that there -ere 45 loans made in 196970 by FCC representing $900,000, and in 197071 there were 24 loans representing $412,000.

Mr. Thomson: This indicates to me, and I know you have to start somewhere—

Mr. Chrétien: That last figure is not a complete one.

Mr. Thomson: I realize you have to start somewhere, but I am wondering just how successful or how many Indians have applied, or how much it is advertised among them, and how effective it might be in total. Have you been able to assess this yet?

Mr. J.B. Bergevin (Assistant Deputy Minister Indian and Eskimo Affairs, Department of Indian Affairs and Northern Development): We have made arrangements with Farm Credit Corporation to publicize this program, and as you can see, many of them have taken advantage of it.

We cannot give you the figures for those who were turned down, but do not forget that sometimes we turn it down but it is picked up by the Indian fund, where we use the money sometimes to get them to reach the big-farm level. Sometimes we take them from very small farms to an intermediate to a big farm. When he reaches a big farm, we ask the Farm Credit Corporation.

[*Interprétation*]

M. Chrétien: Nous avons 150 Indiens des universités qui travaillent pour le ministère, et en ce qui concerne l'emploi des Indiens, nous sommes passés comme je l'ai dit dans ma déclaration de 700 à 1700 en deux années, qui travaillent pour le ministère.

M. Thomson: Monsieur le président, pour compléter une question qui a été posée par M. Marchand, n'y a-t-il qu'un groupe d'Indiens qui reçoit de l'argent de la manière que vous avez mentionnée, pour leurs propres travaux ou y a-t-il d'autres groupes d'indiens qui en reçoivent?

M. Chrétien: La Fraternité nationale, le Comité national reçoit $500,000 mais ils ont accepté avec quelques provinces d'avoir certains travaux effectués dans les provinces. Elles les financent sur ce montant. Ce montant n'est pas tout dépensé à Ottawa. Ils ont quelques sous-comités, si je puis dire dans différentes provinces.

M. Nielsen: Et dans les territoires.

M. Chrétien: Et dans les territoires également.

M. Thomson: Je pensais tout particulièrement à la province de l'Alberta qui a entamée toute une étude. En fait, vous avez payé pour une partie. Ou est-ce que cela a été pris sur ce montant en totalité?

M. Chrétien: Oui, mais il y a eu certains cas qui présentaient un certain degré d'urgence. Nous y avons participé en ajoutant quelque argent nous-mêmes dans certains projets spécifiques et j'en connais un ou deux en Alberta où, parce que les Indiens faisaient face à une situation urgente, à cause du développement, etc., nous avons financé un ou deux projets directement.

M. Thomson: Merci, monsieur le président. Maintenant, dans un autre domaine, je me demandais combien d'indiens ont demandé des prêts à la Société de crédit agricole. Ce ne sont pas tellement les chiffres qui m'intéressent que de connaître quel est le pourcentage ou la rentabilité effectif de ce programme afin de savoir combien d'Indiens ont fait une demande à titre individuel à la Société de crédit agricole. Combien ont obtenu des prêts? Combien se les ont vu refuser?

M. Chrétien: Je ne sais pas le nombre de refus. Mais je sais qu'il y a eu 45 prêts accordés en 1969-1970 par la Société de crédit agricole, cela représentait $900,000 et en 1970-1971 il y a eu 24 prêts qui représentaient $412,000.

M. Thomson: Cela m'indique et je sais qu'il vous faut commencer quelque part . . .

M. Chrétien: Le dernier chiffre n'est pas définitif.

M. Thomson: Je me rends compte qu'il faut commencer quelque part mais je me demande quel est le degré de réussite et combien d'Indiens ont fait une demande, combien sont au courant et quels sont les résultats en définitif. Avez-vous été en mesure de les évaluer jusqu'ici?

M. J. B. Bergevin (Sous-ministre adjoint, Affaires indiennes et esquimaudes, ministère des Affaires indiennes et du développement du Nord canadien): Nous avons pris des dispositions avec la Société de crédit agricole pour faire connaître ce programme et, comme vous le voyez, nombre d'entre eux en ont bénéficié.

Nous ne pouvons vous donner les chiffres pour ceux qui ont été refusés et n'oubliez pas que parfois, même en cas de refus, nous pouvons leur prêter sur les fonds réservés aux Indiens, nous nous servons de l'argent parfois pour leur permettre d'atteindre une productivité agricole plus élevée. Parfois, nous les encourageons à quitter des petites

[*Text*]

• 1100

Mr. Thomson: Just in regards, sir, to the Indian Development Agency, as I see it, many of the Indians in my area—it would appear to me that they are not really sophisticated enough, if you will, to loan or borrow money in the sense that Farm Credit wants this administered. What do you mean by the Indian Development Agency?

Mr. Bergevin: First we have a specialist in the field, an agriculture specialist, who will help them to make the applications. But as you say, we are using Indian Development sometimes to develop those farmers who are not quite ready. We help them to develop and we do work with the province.

Mr. Thomson: Mr. Chairman.

The Chairman: There is another Committee that is coming into this room. The Minister has indicated that he will be back on the subject of Wood Buffalo. I think we can probably arrange in the steering committee to have most of the meeting set apart for Wood Buffalo, but also part of that meeting set apart for other questions which we could direct to the Minister.

Mr. Nielsen: On a point of order, before we rise, Mr. Chairman, could you indicate to the Committee members what the latest is with respect to the timing of the visit of the Committee to Whitehorse?

The Chairman: Mr. Nielsen, this matter is still under consideration by the steering committee. I understand that Mr. MacEachen, the House Leader, is going to be in touch, if he has not already been in touch, with the Minister of Indian Affairs and Northern Development, and the problem, as I have explained on a number of earlier occasions to the Committee, is that the House Leader is reluctant to allow the full number of Committee members to go during a busy period at the end of May.

The suggestion has been made that perhaps we go as a subcommittee. But I am hoping to have some sort of indication back from the House Leader in the next day or so. As soon as I do, I will call a steering committee meeting and we will discuss the matter further.

Mr. Nielsen: I hope so. Perhaps in your discussions you might impress upon him that the more time that passes, the more prospectors and mining people go out into the field, and are lost to us in terms of hearing their evidence.

The Chairman: Could we have unanimous agreement to include the summer student employment program statistics in the Minutes?

Som hon members: Agreed.

The Chairman: On Tuesday, May 18, we will be dealing with Conservation and Mr. Gordon will be here. On Thursday, May 20, it will be Indian Affairs with Mr. Gergevin. Thank you, Mr. Minister.

Mr. Chrétien: Thank you, gentlemen.

[*Interpretation*]

fermes peu productives pour passer à des fermes importantes ou même moyennes. Quant ils prennent une ferme importante, nous demandons à la Société de crédit agricole.

M. Thomson: En ce qui a trait à l'Agence de développement économique des Indiens, il me semble que plusieurs indiens de la région ne sont suffisamment sophistiqués et, si vous voulez, pour emprunter de l'argent de la façon prescrite par le crédit agricole. Qu'est-ce que l'Agence de développement économique des Indiens?

M. Bergevin: D'abord, nous avons un spécialiste en agriculture qui leur aidera à remplir les demandes. Cependant, comme vous l'avez dit, nous utilisons parfois l'agence de développement indien pour faire démarrer des fermiers qui ne sont pas tout à fait prêts. Nous les aidons à s'établir et nous travaillons en collaboration avec la province.

M. Thomson: Monsieur le président.

Le président: Il y a un autre comité qui va siéger dans cette salle. Le ministre a dit qu'il reviendrait au sujet de la question de Wood Buffalo. Je crois que le Comité de direction peut s'organiser pour que la plus grande partie de la séance soit consacrée à la question de Wood Buffalo, et le reste à d'autres questions que nous pourrions poser au ministre.

M. Nielsen: Avant de lever la séance, monsieur le président, je voudrais invoquer le Règlement. Pouvez-vous donner au Comité les dernières nouvelles quant à la date du voyage que fera le Comité à Whitehorse?

Le président: Monsieur Nielsen, le Comité de direction étudie encore cette question. Je crois que M. MacEachen, le leader de la Chambre, communiquera à ce sujet, s'il ne l'a pas encore fait, avec le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et le problème, comme je l'ai déjà expliqué plusieurs fois au Comité est que le leader de la Chambre se montre un peu réticent à permettre à tous les membres du Comité de s'absenter pendant la période de pointe de la fin de mai.

On a proposé qu'un sous-comité se rende à Yellowknife, mais j'espère avoir des nouvelles du leader de la Chambre très prochainement. Aussitôt que j'en aurai, je convoquerai une réunion du comité de direction et nous traiterons de cette affaire plus à fond.

M. Nielsen: Je l'espère. Au cours de vos entretiens, vous pourriez peut-être lui dire que plus le temps passe, plus les prospecteurs et les mineurs se déplacent, et il est donc impossible d'entendre leurs témoignages.

Le président: Êtes-vous tous d'accord pour faire imprimer en annexe au compte rendu les données statistiques au sujet du programme d'emploi d'été pour les étudiants?

Des voix: D'accord.

Le président: Le mardi 18 mai, nous traiterons de la conservation et M. Gordon sera le témoin. Le jeudi 20 mai, nous étudierons la situation des Affaires indiennes avec M. Bergevin. Merci, monsieur le ministre.

M. Chrétien: Merci, messieurs.

APPENDIX "E"

INDIAN AND ESKIMO AFFAIRS PROGRAM

SOCIAL ASSISTANCE

	1962–63	Forecast 1970–71	Estimates 1971–72
Welfare Payments		$33,985,000	$38,152,000
Child care	$10,381,000	11,409,000	13,051,000
Adult care		756,000	891,000
Social Assistance	$10,381,000	$46,150,000	$52,094,000
No. of registered Indians	204,796	244,800	259,800
No. of registered Indians living on reserves	166,567	184,100	189,600
Expenditures per capita:			
All registered Indians	$50.69	$188.52	$200.51
Indians on Reserves	$62.32	$250.07	$274.76

NOTES:

The Department adopted the provincial Social Assistance rates and criteria of eligibility in 1965, which resulted in a significant increase in per capita expenditures. Other increases have resulted from increases in provincial rates and in the number of persons in need because of declining fur prices, poor fishing, lack of employment opportunities, etc.

The per capita expenditures have been calculated for all registered Indians and for registered Indians living on reserves and Crown lands, for it is the latter group for whom Departmental Social Assistance expenditures are made.

APPENDICE "E"

PROGRAMME DES AFFAIRES INDIENNES ET ESQUIMAUDES

ASSISTANCE SOCIALE

	1962–1963	Dépenses prévues 1970–1971	Crédits 1971–1972
Prestations de bien-être		$33,985,000	$38,152,000
Soins aux enfants	$10,381,000	11,409,000	13,051,000
Soins aux adultes		756,000	891,000
Assistance sociale	$10,381,000	$46,150,000	$52,094,000
Nombre d'Indiens enregistrés	204,796	244,800	259,800
Nombre d'Indiens enregistrés vivant dans les réserves	166,567	184,100	189,600
Dépenses par tête:			
Tous les Indiens enregistrés	$50.69	$188.52	$200.51
Indiens des réserves	$62.32	$250.07	$274.76

OBSERVATIONS:

Le ministère a adopté les taux et les critères d'éligibilité que l'assistance sociale provinciale appliquait en 1965, ce qui a entraîné une augmentation appréciable des dépenses par tête. D'autres augmentations sont dues à des taux provinciaux plus élevés et au nombre de personnes indigentes par suite du fléchissement des prix des fourrures, du mauvais rendement de la pêche et du manque d'emplois, etc.

Les dépenses par tête ont été calculées pour tous les Indiens enregistrés et pour ceux des réserves et des terres de la Couronne puisque les dépenses d'assistance sociale du ministère sont faites à l'intention de ce dernier groupe.

APPENDIX "F"

DEPARTMENT OF INDIAN AFFAIRS & NORTHERN DEVELOPMENT
SUMMER STUDENT EMPLOYMENT PROGRAM

Number of Students (Based on 4 man-months per student)

	Regular Departmental Funds		Relief Received From Treasury Board		Total Employment		Treasury Board Salary Relief	
	1970	1971	1970	1971	1970	1971	1970	1971
1. Departmental Administration and Northern Development	2	8	82	14	84	22	108,160	24,797
Indian-Eskimo Affairs	4	31	48	55	52	86	78,855	95,261
Conservation	182	771	316	177	498	948	424,906	307,967
Sub-total	188	810	446	246	634	1,056	611,921	428,025
2. Special Indian Recruitment Program For Summer Employment of University Students	.....	.....	.....	.....	150	150	.....	.....
3. Indian High School Student Project— These students will be employed to improve reserve conditions by being employed in worthwhile projects defined by the community	.....	.....	.....	.....	.....	890	.....	.....
					784	2,096		

Personnel Adviser's Office
May 12, 1971

APPENDICE "F"

MINISTÈRE DES AFFAIRES INDIENNES ET DU DÉVELOPPEMENT DU NORD CANADIEN

Nombre d'étudiants (Base: 4 hommes/mois par étudiant)

	Fonds réguliers du ministère		Aide reçue du Conseil du Trésor		Emploi total		Aide du Conseil du Trésor pour les salaires	
	1970	1971	1970	1971	1970	1971	1970	1971
1. Administration ministérielle et développement du Nord canadien	2	8	82	14	84	22	108,160	24,797
Affaires indiennes et esquimaudes	4	31	48	55	52	86	78,855	95,261
Conservation	182	771	316	177	498	948	424,906	307,967
Total partiel	188	810	446	246	634	1,056	611,921	428,025
2. Programme spécial indien de recrutement en vue de procurer des emplois d'été aux étudiants universitaires	.....	.....	.....	.....	150	150		
3. Projet concernant les élèves indiens des écoles secondaires— Ces étudiants seront employés à l'exécution de projets jugés utiles par la collectivité pour améliorer les conditions de vie dans les réserves	.....	.....	.....	.....	.....	890		
					784	2,096		

Personnel Adviser's Office

APPENDIX "F"

DEPARTMENT OF INDIAN AFFAIRS & NORTHERN DEVELOPMENT
SUMMER STUDENT EMPLOYMENT PROGRAM

Number of Students (Based on 4 man-months per student)

	Regular Departmental Funds		Relief Received From Treasury Board		Total Employment		Treasury Board Salary Relief	
	1970	1971	1970	1971	1970	1971	1970	1971
1. Departmental Administration and Northern Development	3	9	82	16	85	25	106,100	24,797
Indian Affairs	4	31	43	25	53	56	75,625	93,301
Conservation	192	771	319	177	498	948	636,936	307,937
Sub-total	199	810	444	248	634	1,029	811,661	426,035
2. Special Indian Recruitment Program For Summer Employment of University Students					196	196		
3. Indian High School Student Project— These students will be employed to improve reserve conditions by being employed in worthwhile projects defined by the community						830		
					734	2,055		

Personnel Adviser's Office
May 12, 1971

APPENDICE "F"

MINISTÈRE DES AFFAIRES INDIENNES ET DU DÉVELOPPEMENT DU NORD CANADIEN

Nombre d'étudiants (Fondé 4 hommes/mois par étudiant)

	Fonds réguliers du ministère		Allocations du Conseil du Trésor		Emploi total		Aide du Conseil du Trésor pour les salaires	
	1970	1971	1970	1971	1970	1971	1970	1971
1. Administration ministérielle et développement du Nord canadien	3	9	82	16	85	25	106,100	24,797
Affaires indiennes et esquimaudes	4	31	43	25	53	56	75,625	93,301
Conservation	192	771	319	177	498	948	636,936	307,937
Total partiel	199	810	444	248	634	1,029	811,661	426,035
2. Programme spécial Indien de recrutement en vue de procurer des emplois d'été aux étudiants universitaires					196	196		
3. Projet concernant les élèves indiens des écoles secondaires— Ces étudiants seront employés à l'exécution de projets jugés utiles par la collectivité pour améliorer les conditions de vie dans les réserves						830		
					734	2,055		

Personnel Adviser's Office

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 19

Tuesday, May 18, 1971

Chairman: Mr. Ian Watson

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Indian Affairs and Northern Development

RESPECTING:

Estimates 1971-72, Department of Indian Affairs and Northern Development

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

Third Session

Twenty-eighth Parliament, 1970-71

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 19

Tuesday, May 18, 1971

Chairman: Mr. Ian Watson

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 19

Le mardi 18 mai 1971

Président: M. Ian Watson

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Indian Affairs and Northern Development

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Affaires indiennes et du développement du Nord canadien

RESPECTING:

Estimates 1971-72, Department of Indian Affairs and Northern Development

CONCERNANT:

Budget des dépenses 1971-1972, ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

Third Session

Twenty-eighth Parliament, 1970-71

Troisième session de la

vingt-huitième législature, 1970-1971

23908—1

STANDING COMMITTEE ON INDIAN AFFAIRS AND NORTHERN DEVELOPMENT

Chairman: Mr. Ian Watson

Vice-Chairman: Mr. Paul St. Pierre

Messrs.

Badanai
Barnett
Borrie
Buchanan
Cadieu
Gundlock
Marchand
(*Kamloops-Cariboo*)
Matte
McBride
Morison
Nielsen
Orange
Paproski
Rock
Simpson
Sulatycky
Thomson (*Battleford-Kindersley*)
Yewchuk—(20).

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

J. H. Bennett

Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 65(4)(*b*)

Messrs. Sulatycky and Borrie replaced Messrs. Deakon and Stafford on May 18, 1971.

COMITÉ PERMANENT DES AFFAIRES INDIENNES ET DU DÉVELOPPEMENT DU NORD CANADIEN

Président: M. Ian Watson

Vice-président: M. Paul St. Pierre

Messieurs

Conformément à l'article 65(4)*b*) du Règlement

MM. Sulatycky et Borrie remplacent MM. Deakon et Stafford le 18 mai 1971.

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente au siège d'Information Canada. Ottawa. Canada

MINUTES OF PROCEEDINGS

Tuesday, May 18, 1971

(21)

[*Text*]

The Standing Committee on Indian Affairs and Northern Development met this day at 8.20 p.m., the Chairman, Mr. Watson presiding.

Members present: Messrs. Barnett, Borrie, Buchanan, St. Pierre, Sulatycky and Watson—(6).

Witnesses: From the Department of Indian Affairs and Northern Development: Mr. J.H. Gordon, Senior Assistant Deputy Minister (Conservation); *from the National and Historic Parks Branch:* Mr. J.I. Nicol, Director; Mr. P.H. Bennett, Assistant Director.

The Committee resumed consideration of the Estimates 1971-72 for the Department of Indian Affairs and Northern Development.

Item 1—Program Expenditures — $8,777,000—Stand

The Chairman called—The Conservation Program

Item 60—Operating expenditures — $20,830,000

Item 65—Capital expenditures — $19,647,000

Item 70—Payments to the National Battlefields Commission — $400,000

The Chairman introduced Mr. J.H. Gordon, Senior Assistant Deputy Minister (Conservation), who introduced his associates.

The witnesses were questioned.

At 9.50 p.m., questioning concluded, the Committee adjourned to Thursday, May 20, 1971.

PROCÈS-VERBAL

Le mardi 18 mai 1971

(21)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des affaires indiennes et du développement du Nord canadien se réunit ce soir à 8 h 20. Le président, M.Watson, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Barnett, Borrie, Buchanan, St-Pierre, Sulatycky et Watson—(6).

Témoins: Du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien: M. J. H. Gordon, sous-ministre adjoint principal (conservation); *de la direction des parcs nationaux et historiques:* M. J. I. Nicol, directeur et M. P. H. Bennett, directeur adjoint.

Le Comité reprend l'étude des prévisions budgétaires 1971-1972 du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien.

Crédit 1—Dépenses du programme — $8,777,000—est réservé

Le président met en délibération — Le programme de la conservation

Crédit 60—Dépenses de fonctionnement — $20,830,000

Crédit 65—Dépenses d'investissement — $19,647,000

Crédit 70—Paiements à la Commission des champs de bataille nationaux — $400,000

Le président présente M. J.H. Gordon, sous-ministre adjoint principal (conservation) qui, à son tour, présente ses collègues.

Les témoins répondent aux questions.

A 9 h 50 du soir, à la fin de la période de questions, le Comité suspend ces travaux jusqu'au jeudi 20 mai 1971.

Le greffier du Comité

J.H. Bennett

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Tuesday, May 18, 1971.

• 2020

[*Text*]

The Chairman: Gentlemen, I will call the meeting to order. As previously agreed, we are allowing Vote 1, Program Expenditures, to stand and we are considering tonight the Conservation Program.

DEPARTMENT OF INDIAN AFFAIRS AND NORTHERN DEVELOPMENT

Conservation Program

Vote 60—Operating expenditures — $20,830,000

Vote 65—Capital expenditures — $19,647,000

Vote 70—Payments to the National Battlefields Commission — $400,000

The Chairman: You will find these Votes on page 10-4 of the Blue Book of Estimates. Mr. John Gordon, Senior Assistant Deputy Minister (Conservation), is going to introduce his associates, and if you have any statement Mr. Gordon, you may make it now.

Mr. J. H. Gordon (Senior Assistant Deputy Minister, Conservation, Department of Indian Affairs and Northern Development): Thank you, Mr. Chairman. On my right is Mr. Jack Nicol, Director of the Parks Branch; immediately to his right along the wall is Mr. Peter Bennett, Assistant Director in charge of Historic Sites; Mr. Peter Lesaux, responsible for the national parks side of the National Parks and Historic Sites Branch; Mr. Bob Battle, Assistant Deputy Minister in charge of Administration (Finance); Mr. Pierre Franche, who is the Assistant to the Director of the Parks and Historic Sites Branch; Mr. S. Mensforth, of the Financial management group; Mr. Glencross, Program Co-ordination; and Mr. Davies of the Departmental Administration.

Gentlemen, I did not propose to make any statement, Mr. Chairman. I thought after the Minister's comprehensive statement over two days last week that the members would appreciate as much time as possible to ask questions and I and my colleagues will be pleased to do anything to help.

The Chairman: Thank you, Mr. Gordon. Mr. Sulatycky has indicated that he would like to start the questioning.

Mr. Sulatycky: Thank you, Mr. Chairman. I was only here for the first day of the Minister's statement but I know from that statement and from previous statements of the Minister and other departmental officials that it is the intention of the federal government to establish a great many more national parks in the next couple of decades. What criteria are we going to be using to designate these national parks? Will we not in fact be constituting areas national parks which are not deserving of that status?

Mr. Gordon: Mr. Chairman, the criteria for the establishment of national parks as it is now constituted seeks an area of sufficient size that captures an area of the country which has significant ecological and environmental importance, that represents an outstanding area of the Canadian landscape which is worthy of preservation and for the use of all Canadians for the pleasure, enjoyment, education and benefit of Canadians. With respect to what seems to be implied in the question of some dilution of standards I think we can see in the parks that have been created over the past 18 months some quite magnificent areas. The Gros Morne park in Newfoundland for example, Kou-

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le mardi 18 mai 1971

[*Interpretation*]

Le président: Messieurs, à l'ordre, s'il vous plaît. Comme nous l'avons déjà décidé, nous allons réserver le crédit 1, dépenses du programme, et nous allons étudier ce soir le programme de conservation.

MINISTÈRE DES AFFAIRES INDIENNES ET DU NORD CANADIEN

Programme de conservation

Crédit 60—Dépenses de fonctionnement — $20,830,000

Crédit 65—Dépenses d'investissement — $19,647,000

Crédit 70—Paiements à la Commission des champs de bataille nationaux — $400,000

Le président: Vous trouverez ces crédits à la page 10-5 du Livre bleu du budget des dépenses. M. John Gordon, sous-ministre adjoint sénior (conservation) va présenter ses collègues. Si vous avez une déclaration à faire, monsieur Gordon, vous pouvez le faire maintenant.

M. J. H. Gordon (sous-ministre adjoint sénior, conservation, ministère des Affaires indiennes et du Nord Canadien): Merci, monsieur le président. Les collègues qui m'accompagnent sont M. Jack Nicol, directeur de la direction des parcs; M. Peter Bennett, directeur adjoint, responsable des sites historiques; M. Peter Lesaux, responsable de la section des parcs nationaux de la direction des parc nationaux et des sites historiques; M. Bob Battle, sous-ministre adjoint responsable de l'administration (finance); M. Pierre Franche, directeur adjoint de la direction des parcs nationaux et des sites historiques; M. S. Mensforth, du groupe de la gestion financière; M. Glencross, coordination des programmes, et M. Davies de l'administration du Ministère.

Je n'ai pas préparé de déclaration, monsieur le président. J'ai cru qu'après la déclaration complète du Ministre qui a duré deux jours la semaine dernière, les membres seraient heureux d'avoir l'occasion de poser des questions et nous nous efforcerons d'y répondre.

Le président: Merci, monsieur Gordon. M. Sulatycky a indiqué qu'il aimerait poser les premières questions.

M. Sulatycky: Merci, monsieur le président. Je n'ai été ici que pendant la première journée de la déclaration du Ministre, mais cette déclaration ainsi que des déclarations antérieures du Ministre et d'autres hauts fonctionnaires du Ministère semblent indiquer que le gouvernement fédéral a l'intention d'établir beaucoup d'autres parcs nationaux au cours des quelques prochaines décennies. Quels critères va-t-on utiliser pour le choix de ces parcs nationaux? Ne va-t-on pas en réalité constituer en parcs nationaux des régions qui ne méritent pas ce nom?

M. Gordon: Monsieur le président, selon le critère actuel, nous cherchons, pour l'établissement des parcs nationaux, des régions suffisamment grandes qui contiennent une partie du pays ayant une grande importance pour l'écologie et l'environnement, représentant une section exceptionnelle du paysage canadien qui méritent d'être préservées en vue de leur usage par tous les Canadiens pour leurs loisirs, leur éducation et leur plaisir. En ce qui a trait à la réduction des normes dont la question semble parler, je crois que les parcs qui ont été établis au cours des derniers 18 mois renferment des régions assez merveilleuses. Je crois que les parcs Gros Morne à Terre-Neuve,

[*Texte*]

chibouguac, the Pacific Rim park, the two parks in the Province of Quebec, I think will bear comparison on almost any criteria, except perhaps for actual area because they are not as big as some of the older parks in our system but much bigger than some others.

• 2025

So on the whole I do not think you could seriously defend an argument that there has been a dilution of standards and we hope to maintain these standards. As the Minister said, for example, in looking at the prospects in Ontario, just on the question of size alone, we are looking at a park somewhere in the 600-800 square-mile category, which is a very good-size park indeed.

Mr. Sulatycky: However, sooner or later you will run out of land which meets the criteria which now determine national parks. Is that not right?

Mr. Gordon: Well, I would not want to say that we could always maintain the standards that we now have, Mr. Sulatycky. Certainly with the pre-emption of land for other purposes and the gradual diminution of lands that are available which meet the other standards of national parks, it may be that compromises of one sort or another may have to be incorporated. But for the present at least, I do not think these standards, the basic criteria, have been seriously compromised, and the standards of parks that are coming into the system now, as I say, at least are a comparison. But these may well have to be changed in the future.

Mr. Sulatycky: It seems to me—and I want to be corrected if I am wrong—that national parks should set aside the most outstanding examples of our geography as areas deserving of preservation and should not be filling the total outdoor recreation needs of Canadians. Is it not a fact that national parks today are being requested to fill that total need?

Mr. Gordon: Well, there are two questions here, I think. First of all the national parks have consistently, throughout their history right from the creation of the first park reserve in connection with the Banff National Park, emphasized the two basic objectives which still are retained in the act as we have it today. One is to provide an opportunity for people to enjoy the out-of-doors and at the same time to preserve these parks against impairment. Certainly you are absolutely right when you say that the parks, the national parks, with the emphasis that they have traditionally had upon the conservation ethic, cannot hope to provide a complete spectrum of recreational opportunity for everybody who comes along. In other words, it cannot be all things to all people. Therefore, we have had restrictions in our parks policy—restrictions upon commercial exploitation of the resources, restrictions of various sorts, and as the demand of people for access to the parks increases, I think we can only foresee that these kinds of restrictions, these sorts of restrictions are going to have to be increased in order to permit more people to come into our parks than ever before.

Mr. Sulatycky: Can you think of one outdoor activity, natural or unnatural outdoor recreational activity, that is not found in one or another of our national parks?

Mr. Gordon: I have never tried it. Hunting would be one. I am indebted to my director here.

[*Interprétation*]

Kouchibouguac, le parc du littoral du Pacifique, les deux parcs de la province de Québec, par exemple, se comparent favorablement selon n'importe quel critère, sauf peut-être la surface, parce qu'ils ne sont pas aussi grands que certains des anciens parcs dans notre système, mais ils sont beaucoup plus grands que d'autres.

Par conséquent, en général, je ne crois pas qu'on puisse dire sérieusement que les normes ont été diminuées et nous nous efforçons de les maintenir. Comme le ministre l'a dit, par exemple, quant aux possibilités en Ontario en ce qui a trait à la surface seulement, nous cherchons un parc de quelques 600 à 800 milles carrés, ce qui serait vraiment un grand parc.

M. Sulatycky: Tôt ou tard, cependant, il n'y aura plus de terres qui répondront aux normes actuelles pour les parcs nationaux, n'est-ce pas?

M. Gordon: Je ne pourrais affirmer que nous pourrons toujours maintenir les normes que nous avons maintenant, M. Sulatycky. En raison de l'utilisation de terrains pour d'autres fins et de la diminution progressive des terres qui répondent aux autres normes des parcs nationaux, il se peut qu'il nous faille en arriver à certains compromis. Présentement, cependant, je ne crois pas que les critères fondamentaux aient été sérieusement compromis, et les normes des parcs qui sont présentement en voie d'établissement, comme je l'ai dit, sont ou au moins tout aussi élevées que celles des anciens parcs. Il se peut pourtant qu'il y ait des changements dans l'avenir.

M. Sulatycky: Il me semble, sauf erreur, que les parcs nationaux devraient réserver les exemples les plus exceptionnels de notre géographie pour la conservation et ne devraient pas remplir tous les besoins de loisir extérieur des Canadiens. N'est-il pas vrai que l'on demande de nos jours que les parcs nationaux remplissent la totalité de ces besoins?

M. Gordon: Je crois que vous avez posé deux questions. Tout d'abord, nous avons toujours essayé avec les parcs nationaux, depuis l'établissement de la première réserve dans le Parc national de Banff, d'atteindre les deux objectifs fondamentaux qui sont encore inscrits dans la loi. Il s'agit de donner aux gens l'occasion de profiter des grands espaces et en même temps de préserver le parc de la détérioration. Vous avez certainement tout à fait raison lorsque vous dites que les parcs nationaux, dont le rôle traditionnel est la conservation, ne peuvent fournir une gamme complète de loisirs pour chacun. Il y a donc des restrictions dans nos parcs (restrictions contre l'exploitation commerciale des ressources et ainsi de suite) et, à mesure que la demande d'accès au parc augmentera, je crois qu'il faudra augmenter ce genre de restrictions, afin de permettre à plus de gens que jamais auparavant d'entrer dans les parcs.

M. Sulatycky: Pouvez-vous penser à une activité extérieure, naturelle ou non, qu'on ne puisse trouver dans l'un ou l'autre de nos parcs nationaux?

M. Gordon: Je n'y ai jamais songé. La chasse en serait une, je remercie mon collègue de me l'avoir signalé.

[*Text*]

Mr. Sulatycky: With the exception of hunting.

Mr. Gordon: Well, let me say this. It would be a great mistake to think of the national parks policy or the criteria for parks as something that has been applied to the system from 1885 until 1971. It has not. To a substantial degree it has been a rationalization of what has happened in the past. It is a policy which is evolving over the time. We have all kinds of anomalies in our parks system, which is an inheritance from the past and which cannot be rationalized in relation to the policy that we are attempting to apply in terms of the needs of 1971. So you can pick inconsistencies in this. You can even find in Wood Buffalo Park a case of commercial forestry operations going on.

• 2030

Mr. Sulatycky: And also hunting.

Mr. Gordon: But this is hunting by the native people, which is a traditional use of the resource in this area and not that significantly different than the ordinary predator use of resources of this kind.

Mr. Sulatycky: Let me get to my point. I believe you are establishing in some areas national parks and that you will continue to establish national parks, particularly if you are more concerned with numbers of national parks than their quality. You will be establishing parks to serve the total outdoor recreational needs of large segments of the Canadian population. Is this not really a function of the provinces and not of the federal government, particularly not of the national parks branch.

Mr. Gordon: We do not pretend to try, other than these anomalies to which you have referred, to provide in our park system for all recreational requirements at this time. It may be that at some time in the future the federal government might choose to become involved in this, but primarily this kind of a responsibility has been traditionally a provincial responsibility, a municipal and a regional responsibility, and a responsibility of private enterprise. I would hope that we will retain the standards that we have set for our national parks and restrict them to that particular aspect of the park spectrum which has been traditionally associated with the national park system.

Mr. Sulatycky: Can you tell me how many new provincial parks, other than campgrounds, have been established in the last three or five years, or any period you want to take?

Mr. Gordon: Provincial Parks?

Mr. Sulatycky: Yes, in Canada. I doubt if there have been as many provincial parks established in the last two years as there have been national parks.

Mr. Nicol: Actually, Mr. Chairman, there have been far more provincial parks established. Ontario alone has established more parks than we have.

Mr. Sulatycky: In the last two years?

Mr. Nicol: Yes. New Brunswick has a plan for the whole province which sees quite an extensive expansion of their system. B.C. has added four or five in the last 15 months.

Mr. Sulatycky: Do these provincial parks provide for skidoo trails, for ski development, for motor boating—for the total outdoor artificial recreation needs?

[*Interpretation*]

M. Sulatycky: A l'exception de la chasse.

M. Gordon: Je crois que ce serait une erreur de penser que la politique ou les critères des parcs ont été appliqués au système de 1885 à 1971. Ce n'est pas le cas. Dans une grande mesure, il s'agit d'une rationalisation de ce qui s'est passé auparavant. C'est une politique qui a évolué. Il y a toutes sortes d'anomalies dans notre système de parc, et c'est un héritage du passé qui ne peut être rationalisé à l'égard de la politique que nous essayons d'appliquer à la lumière des besoins de 1971. Vous pouvez donc déceler des lacunes. On peut même trouver dans le Parc Wood Buffalo un cas d'exploitation forestière commerciale.

M. Sulatycky: Et aussi de chasse.

M. Gordon: Il s'agit cependant de chasse par les indigènes, ce qui est une utilisation traditionnelle des ressources dans cette région et ne diffère pas sensiblement de l'utilisation ordinaire par les pilleurs de ressources de ce genre.

M. Sulatycky: Revenons-en au point. Je crois que vous établissez dans certaines régions des parcs nationaux et que vous continuerez d'établir des parcs nationaux surtout si vous vous intéressez plus au nombre des parcs qu'à leur qualité. Vous établirez des parcs qui rempliront tous les besoins de loisirs extérieurs d'un grand pourcentage de la population du Canada. N'est-ce pas là le rôle des provinces plutôt que celui du gouvernement fédéral, et de la direction des parcs nationaux en particulier.

M. Gordon: Sauf les anomalies que vous mentionnez, nous ne tentons pas de répondre dans nos parcs à tous les besoins des loisirs. Il se peut qu'à un moment dans l'avenir, le gouvernement fédéral décide de jouer un rôle dans ce domaine, mais ce genre de choses relève traditionnellement surtout des provinces, des municipalités et des régions, ainsi que de l'entreprise privée. J'espère que nous allons maintenir les normes que nous avons établies pour nos parcs nationaux et que nous allons nous restreindre à l'aspect particulier des parcs qui est traditionnellement associé aux parcs nationaux.

M. Sulatycky: Pourriez-vous me dire combien de nouveaux parcs provinciaux, sans compter les terrains de camping, ont été établis au cours des quelques dernières années?

M. Gordon: Les parcs provinciaux?

M. Sulatycky: Oui, au Canada. Je doute qu'il y ait eu autant de parcs provinciaux que de parcs nationaux d'établis au cours des deux dernières années.

M. Nicol: De fait, monsieur le président, beaucoup plus de parcs provinciaux ont été établis. L'Ontario seul a établi plus de parcs que nous.

M. Sulatycky: Au cours des deux dernières années?

M. Nicol: Oui. Le Nouveau-Brunswick projette une très grande expansion de son système. La Colombie-Britannique a établi quatre ou cinq parcs au cours des derniers 15 mois.

M. Sulatycky: Y a-t-il dans ces parcs provinciaux des pistes de motoneige, des pentes de ski, des endroits pour les chaloupes à moteur et d'autres aménagements artificiels pour les loisirs?

[*Texte*]

Mr. Nicol: Some do.

Mr. Sulatycky: How many ski developments have been started in provincial parks in Canada in the last two years? If there is this number of parks, why is there the demand now being made on the national parks for skidoo trails, if the provinces are filling this need?

Mr. Nicol: All public lands are feeling this demand for skidoo trails. It is not confined to national parks or provincial parks. Provincial forests and even private lands are feeling this demand.

Mr. Sulatycky: If the national parks are something a step above, should we not exclude them? Should we come down to the common denominator of provincial parks or any recreation lands?

Mr. Nicol: May I say, Mr. Sulatycky, on the question of the use of skidoos in the parks, that this policy is under intensive review. This is one aspect of our administrative policy which has come under very intensive examination through the public hearing program and almost universally the representations we have received, except for the ski-doo associations themselves, have recommended that ski-doos and, indeed all terrain vehicles of various kinds should be banned from the national parks because of the noise, because of the damage to the ecology and so on. I think it perhaps ought to be recognized that we are not in competition with any of the provincial systems.

• 2035

We see the regional, municipal, provincial and national park systems as a spectrum of parks which range all the way from the little roadside parks where an individual and his family can stop for a sandwich and a cup of tea when they are motoring somewhere, up to the very great parks both in our national system and in some of the provincial systems.

There is no clear, clean-cut line of demarkation between what is a national park and what is a provincial park, other than the auspices under which these are administered. Some of the provincial parks are very large, some of them capture outstanding features of the landscape, some of them permit no exploitation of any kind within them, and to that extent they are the equivalent of parks in the national system.

I think one of the things we can foresee for the future is much closer co-ordination, co-operation and collaboration between the federal and provincial governments.

You were talking about recreation a short time ago. One of the things we would hope to see with the forest industry, for example, is the opening of lands that are held under licence for forestry for a much wider range of recreational use than has been generally applicable until the present time. This would perhaps as much as anything else relieve the pressure not only on the national park system, but on the provincial park systems as well.

Mr. Sulatycky: This is an aspect of parks that is of interest to me in any event and I could continue along it for some time because I do not think we are making a sufficient distinction between national parks, which I believe most Canadians would consider to be something special, and other parkland. We are administering our national parks just as though they were small provincial parks or in some cases a large park in the middle of one of our great cities. Let me get into another aspect of their operation.

[*Interprétation*]

M. Nicol: Dans certains cas, oui.

M. Sulatycky: Combien de pentes de ski ont été aménagées dans les parcs provinciaux du Canada au cours des deux dernières années? S'il y a tant de parcs provinciaux, pourquoi demande-t-on l'aménagement dans les parcs nationaux de pistes de motoneige si les provinces répondent à ces besoins?

M. Nicol: On ressent cette demande de pistes de motoneige à l'égard de toutes les terres publiques. Cela ne se limite pas aux parcs nationaux ou aux parcs provinciaux. La demande existe même à l'égard des forêts provinciales et des terres privées.

M. Sulatycky: Si les parcs nationaux sont quelque peu au-dessus des autres, ne devrions-nous pas les exclure? Est-il bon que nous descendions au niveau des parcs provinciaux ou des parcs de loisirs?

M. Nicol: Puis-je dire, monsieur Sulatycky, en ce qui a trait à l'utilisation des motoneiges dans les parcs, que cette politique fait l'objet d'une étude très sérieuse. C'est là un des aspects de notre politique administrative qui a fait l'objet d'un examen très sérieux dans le cadre de notre programme d'audiences publiques et presque toutes les représentations que nous avons reçues, sauf celles des associations de motoneige, ont recommandé que les motoneiges et tous les autres véhicules de terrain motorisés soient exclus des parcs nationaux en raison du bruit, du dommage causé à l'écologie et ainsi de suite. Il serait bon de noter que nous ne faisons pas concurrence aux systèmes provinciaux.

Nous voyons les parcs municipaux, régionaux, provinciaux et nationaux comme un réseau allant du petit parc sur le côté de la route où une famille peut s'arrêter pour une pique-nique au cours d'un voyage jusqu'au très grand parc, tant dans notre système national que dans les systèmes provinciaux.

Il n'y a pas de différence très marquée entre un parc national et un parc provincial, sauf quant à leur financement et quant à leur administration. Certains des parcs provinciaux sont très grands, certains renferment des caractéristiques géographiques exceptionnelles, certains ne peuvent être exploités de quelque façon que ce soit et, dans cette mesure, ils sont l'équivalent des parcs nationaux.

Je crois qu'il y aura à l'avenir beaucoup plus de coordination, de coopération et de collaboration entre les gouvernements fédéral et provinciaux.

Vous avez parlé des loisirs. Nous espérons que l'industrie forestière permettra de plus en plus l'utilisation des terres qu'elle détient pour l'exploitation forestière, pour les loisirs que ce n'a été le cas jusqu'ici. Cela diminuerait probablement les pressions, non seulement sur les parcs nationaux, mais aussi sur les parcs provinciaux.

M. Sulatycky: C'est là un des aspects des parcs qui m'intéresse de toute façon, et je pourrais en parler encore longtemps, car je ne crois pas qu'il y ait suffisamment de distinction entre les parcs nationaux, qui ont une importance spéciale pour la plupart des Canadiens, et les autres parcs. Nous administrons nos parcs nationaux, tout comme s'ils étaient de petits parcs provinciaux ou même dans certains cas, de grands parcs au centre d'une de nos grandes villes. Permettez-moi de passer à un autre aspect de cette question.

[*Text*]

Mr. Gordon: Excuse me, sir, may I say a word on that? I think by and large the national system is distinguished by the fact that universally throughout the system there is no "multiple use" and the restrictions on what happens in a national park are quite distinctive. Although some provincial parks in the system apply the same standards as national parks, I do think you have a uniformity of standard in the national park system despite the anomalies inherited from the past, that does distinguish them from the provincial parks.

Mr. Sulatycky: It may be a uniformity, but it is brought down to the lowest common denominator in my opinion because I do not think you administer them any differently than Stanley Park is administered. There are, you know, no timber permits in Stanley Park either, so I do not think you can really distinguish between Stanley Park and Banff or any of the other national parks.

On page 10-42 of the estimates—I am looking at the salaries and wages of the conservation program—it appears to me there is an increase of about 18 per cent in the salaries and the wages. I anticipate that the answer to my question will be that you are increasing the number of parks so you have to have an increased amount of wages which represents I think about 18 per cent. I understood we were in a period of austerity. Is that precisely the reason for the increase, because of the planning for the new national parks?

• 2040

Mr. Gordon: Yes, I have figures on this, Mr. Sulatycky which I would be pleased to provide to you. The increase in the salaries vote is a component really of three factors. One of the factors in this is the conversion of positions that were formerly casual employees; some of these employees had worked in the system for many, many years, but were still classified as casuals and were paid under the professional and special services allocation. Something like 152 of these positions—my people will correct if I am wrong—were brought into the regular structure and this meant a transfer of money from one allocation to the other. In addition to this, approximately the same amount of money was involved in providing for the increases in salaries as a result of collective bargaining, the escalation in wages. In fact, the figures, and again my financial people will correct me, I have looked at indicate that something over $1 million was required to maintain the same level of employees this year, as we had last year. In addition to that, there were an additional 157 man-years over and above what we had in previous years, most of which were required to handle the quite extraordinary 33-12 per cent increase in the number of parks for which we inherited responsibility as a result of the expansion. So there were three areas and the amount of money that you see in that particular allotment is roughly divided amongst these three: increases in salaries, conversion of previous casual employees and the new staff that we require to handle our new parks.

Mr. Sulatycky: In making cuts because of the austerity program, in the last fiscal year, how did you determine what expenditures would be cut?

Mr. Gordon: It was a very painful exercise, Mr. Sulatycky. The capital vote is the attractive vote to turn to in this, because capital expenditures by and large are postponable and as you know we are trying to change our emphasis

[*Interpretation*]

M. Gordon: Pardon, monsieur, puis-je dire quelque chose à ce sujet? Je crois qu'en général, le système national se distingue par le fait qu'il n'a pas «d'usages multiples» et que les restrictions sur ce qui se passe dans un parc national sont très bien définies. Bien que certains parcs provinciaux dans le système appliquent les mêmes normes que les parcs nationaux, je crois que les normes sont uniformes dans les parcs nationaux, malgré les anomalies dont nous avons parlé, et cela les distingue des parcs provinciaux.

M. Sulatycky: Il se peut qu'il y ait uniformité, mais elle est réduite à son dénominateur commun le moins élevé, parce que je ne crois pas que leur administration diffère tellement de celle du parc Stanley. Comme vous le savez, il n'y a pas de permis d'exploitation forestière dans le parc Stanley non plus, de sorte que je ne crois pas qu'on puisse vraiment faire de distinctions entre les parcs Stanley ou Banff ou n'importe quel autre parc national.

A la page 10-42 du budget des dépenses, je me reporte au poste des traitements et salaires pour le programme de conservation. Il me semble qu'il y a une hausse d'environ 18 p. 100 dans les traitements et salaires. La réponse à ma question sera probablement que, comme vous augmentez le nombre des parcs, il est normal qu'il y ait une augmentation de traitements à peu près équivalente. Je croyais que nous étions en période d'austérité. L'augmentation est-elle due à l'établissement de nouveaux parcs nationaux?

M. Gordon: J'ai des chiffres à ce sujet monsieur Sulatycky que je serais heureux de vous communiquer. La hausse des traitements est imputable en réalité à trois facteurs. Il s'agit d'une part de la conversion de certains postes qui, par le passé, étaient des postes occasionnels; certains de ces employés travaillaient chez nous depuis de nombreuses années tout en étant classés comme employés occasionnels et payés au titre des services professionnels et spéciaux. Environ 152 postes de ce genre font maintenant partie du personnel permanent, ce qui a exigé un transfert d'argent d'un crédit à l'autre. Par ailleurs, la même somme fut nécessaire pour faire face aux hausses de salaire obtenues à la suite des négociations collectives. Il ressort en effet des chiffres qu'il a fallu plus d'un million de dollars pour maintenir le même nombre d'employés que l'an dernier. En outre, il a fallu 157 années-hommes de plus que l'an dernier, cette augmentation étant en majeure partie attribuable à l'expansion extraordinaire de 33-12 p. 100 enregistrée dans nos parcs nationaux. Donc, ce montant est grosso modo réparti parmi les trois postes suivants: augmentation de salaire, conversion d'anciens employés occasionnels et nouveaux membres du personnel engagés pour l'entretien de nos nouveaux parcs.

M. Sulatycky: Suivant quels critères avez-vous décidé d'effectuer telle ou telle réduction de dépenses l'an dernier, réduction décidée en application du programme d'austérité?

M. Gordon: La décision a été fort pénible, monsieur Sulatycky; Les dépenses d'investissement sont toutes indiquées pour ce but, car il y a, en règle générale, moyen de remettre ce type de dépenses et vous savez sans doute que nous

[*Texte*]

from construction to what you might call the software of the program, to get more into the education and the interpretation side of our program, to make the parks a more worthwhile and rewarding experience for the people who come into them.

The greater part of the cuts actually were absorbed within the capital side of the program, say, in user services of various kinds. We had a number of complaints, following the austerity program with regard to the standard of maintenance in our parks. People were disturbed because they found litter in the campsites and around the parks, which previously they had not experienced. There was a reduction in the garbage pickup. We had in some cases to cut back slightly on our naturalists' programs, this sort of thing, but in the main, the cuts were effected within the capital program.

Mr. Sulatycky: The examples you use confirm a report I had that the criteria used was the visibility of the effect. In other words, where the cut would be evident to the public, that particular item was cut, where it would not be, it would not be cut. I am referring specifically to campgrounds where we had a great deal of negative publicity.

• 2045

Camp grounds are closed for a period of several weeks after the Victoria Day weekend and where you propose to do the same thing today and where I submit we are going to get a great deal of negative publicity and ill will generated again this year if you proceed as you plan to. I think it involves only expenditures of several thousand dollars and here you are proposing increases of several millions. In your capital expenditures, you are proposing an increase of $4 million and you say that is where you are cutting.

Mr. Gordon: To take your last question first, the increase in the capital vote that is recorded between 1970-71 and 1971-72 is exclusively taken up with the provisions that have to be made for the new parks. Indeed, our normal capital expenditure runs around $13 million. Actually for the normal purposes covered by this we will be spending in 1971-72 something like $13 million. The balance of the capital provision will be going into the development of the new parks. Now we have tried very hard; contrary to what you have said, to protect these areas of high visibility. There is no advantage to us as administrators in making our visible services less attractive than they normally are. This is a very painful experience for everybody in the system right from the bottom right through to the top. There are all sorts of areas which are not apparent—extra pressures that have come upon the staff up and down the system as a result of austerity which never become obvious to the public at all.

I would like to mention here, particularly, the fact that the acquisition of new parks is in itself a major enterprise. Our public hearing program is a major enterprise which we have tacked on top of everything else, developments in the historic sites program, the proposal for the inventory of historic sites which has been undertaken, the plans for the introduction of Heritage Canada. These proposals have all been superimposed on a structure which has not fundamentally expanded. So it really is a council of desperation here, Mr. Sulatycky, and the last service that we want to cut is the service that is going to have an immediate impact on the visitor.

[*Interprétation*]

essayons d'insister moins sur la construction et davantage sur ce qu'on pourrait appeler le software, c'est-à-dire l'aspect éducatif de nos programmes, afin de rendre les parcs plus intéressants et atttrayants pour les visiteurs.

Ce sont donc les dépenses d'investissement qui ont absorbé la majeure partie des réductions. A la suite des programmes d'austérité, des plaintes nous sont parvenues concernant la façon dont les parcs étaient entretenus. Ainsi on nous a fait savoir qu'on trouvait à présent des détritus dans les terrains de camping et les parcs, et qui n'arrivait pas auparavant. Le service de nettoyage avait en effet été réduit. Dans certains cas, nous avons été obligés de réduire quelque peu nos programmes de naturaliste. Mais en règle générale, ce sont les dépenses d'investissement qui ont été le plus touchées par ces réductions.

M. Sulatycky: Les exemples que vous nous avez cités confirment un rapport qui m'a été communiqué et selon lequel les réductions ont été effectuées là où les effets étaient les plus visibles. Autrement dit, les réductions ont été décidées suivant que le public s'en rendrait compte ou non. En ce qui concerne les terrains de camping en particulier, ceci nous a valu une publicité négative.

Les terrains de camping furent fermés pendant plusieurs semaines après le week-end de la fête Victoria; si vous avez l'intention de faire la même chose cette année, la réaction du public sera encore défavorable. Je crois que l'entretien de ces terrains n'exige que quelques milliers de dollars, alors que par ailleurs, vous proposez des augmentations de plusieurs millions, notamment une hausse de 4 millions de dollars dans les dépenses d'investissement. Or vous dites que c'est là le poste que vous réduisez.

M. Gordon: Je répondrai d'abord à votre dernière question. La majoration du crédit de dépenses d'investissement intervenue entre 1970-1971 et 1971-1972, sera uniquement affectée aux besoins des nouveaux parcs. En effet nos dépenses d'investissement normales sont d'environ 13 millions de dollars. Ainsi pour les besoins normaux compris sous cette rubrique, nous dépenserons quelque 13 millions au cours de l'exercice 1971-1972. Le solde des dépenses d'investissement servira à la mise en valeur des nouveaux parcs. Contrairement à ce que vous avez dit, nous avons essayé par tous les moyens de ne pas réduire les postes affectant directement le public. Nous n'avons en effet aucun intérêt en tant qu'administrateurs à rendre nos services au public moins attrayants. C'est une tâche extrêmement ingrate pour toutes les personnes intéressées, quel que soit leur poste. Il y a par contre différents domaines dont le public ne se rend pas compte: la pression de travail accru pour l'ensemble du personnel à la suite du programme d'austérité.

Je tiens à souligner que l'acquisition de nouveaux parcs constitue en elle-même une entreprise majeure. En plus de tout le reste, nous avons entrepris des audiences publiques. Il y a eu par ailleurs le programme des sites historiques, l'établissement d'un inventaire des sites historiques qui a été entrepris, et les plans pour la création du programme Héritage Canada. Il s'agit de programmes nouveaux qui doivent être exécutés par un personnel et une organisation qui sont restés essentiellement inchangés. C'est donc une décision extrêmement pénible à prendre et ce sont certainement les services qui se répercutent directement sur les visiteurs qui seraient les derniers à être réduits.

[*Text*]

Mr. Sulatycky: I want to get back to that point. Mr. Chairman, I will defer to another member. I have only covered three of sixteen items that I have listed.

The Chairman: We have not yet agreed, Mr. Sulatycky, in our steering committee on a precise time limit for members but we will have to exercise some . . .

Mr. Sulatycky: Fine. I will defer to another member but I want to be put down for the next round.

The Chairman: Mr. Barnett.

Mr. Barnett: Mr. Chairman, I have been following Mr. Sulatycky's line of questioning with great interest. I thought some of his comment was based on claims of situations in Banff and Jasper. But I hope the Committee will forgive me if I may appear to become immediately a bit more parochial than Mr. Sulatycky was and plunge into some questions that arise from the fact that one of the new national parks is being established in my constituency. It was officially named "Pacific Rim Park" on May 4 by Princess Anne. It was one of the events in our Centennial celebration in British Columbia. This is the one that has to do with our joining the rest of Canada I should, perhaps, emphasize.

Perhaps I should come immediately to some of the questions that arise from the capital expenditures for new parks that Mr. Gordon has been telling us about. The park that is being immediately opened up by the Parks Branch or is being taken hold of by the Parks Branch is in an area that has been not left untouched by man, to put it mildly, in the past. There are some problems about acquisition of private properties and so on, and I would like to have some clarification of this.

• 2050

I notice that the estimates suggest that there was an estimate of $3-12 million for land acquisition. It is now currently estimated at a total cost of $2 million of which $500,000 has been already spent and you are proposing $750,000 in the 1971-72 estimates.

There have been a number of problems brought to my attention by some of my constituents many of which, of course, really relate to their dealings with the provincial government but nonetheless because it is becoming a national park are, I think, somewhat properly directed to me as a federal member and want to know what the Parks Branch has been doing about it. One of the questions is the time period involved in the total acquisition of private property and what is to be part of one of the parks. I have seen some newspaper reports and otherwise where the problem in some delay of payment which has been laid at the doorstep of the federal authority on the grounds that federal moneys have not been forthcoming.

I have been given to understand that the provincial Parks Branch operates under a somewhat limited budget as all government departments do and that there are no funds available in provincial coffers to make an outright settlement within a one-year period of privately held property and that it is going to be phased out over several years. This has resulted in a number of individuals at least being left in a state of considerable uncertainty. One of the questions that has been posed to me, arising from the fact as I say that this is to become a national park, is that if federal government is going to acquire this property why do they not just put their whole contribution into the pot and if the budget position of the provincial Parks Branch

[*Interpretation*]

M. Sulatycky: Je voudrais revenir à cette question par la suite. Pour l'instant je cède la parole à un autre membre, car je n'ai abordé que trois des 16 questions que j'ai sur ma liste.

Le président: Le Comité de direction n'a pas encore décidé de la limite de temps qui serait imposée à tous les membres, mais il faudrait néanmoins . . .

M. Sulatycky: Je comprends et je cède la parole à un autre membre; veuillez cependant noter mon nom pour la suite.

Le président: Je donne la parole à M. Barnett.

M. Barnett: Monsieur le président, c'est avec grand intérêt que j'ai suivi les questions posées par M. Sulatycky. Je pense qu'il se réfère entre autres à la situation qui existe dans les parcs nationaux de Banff et de Jasper. J'espère cependant que le Comité m'excusera, si j'adopte un point de vue quelque peu plus étroit. J'aimerais en effet aborder une question qui se rattache au fait qu'un nouveau parc national est en voie de création dans ma circonscription. Celui-ci a été officiellement inauguré le 4 mai dernier par la princesse Anne sous le nom de *Pacific Rim Park*. C'est un des évènements marquants des Fêtes du Centenaire de la Colombie-Britannique.

J'aborderai immédiatement les questions qui découlent des dépenses d'investissement imputées aux nouveaux parcs dont M. Gordon nous a parlé il y a quelques instants. Le parc qui sera ouvert incessament par la direction des parcs est situé dans une région où les traces de l'homme ne sont que trop visibles. Il se pose donc des problèmes d'acquisition de propriétés privées etc., questions au sujet desquelles j'aimerais avoir des éclaircissements.

Je vois que dans les prévisions budgétaires il est question de 3-12 millions de dollars pour l'acquisition de terres. On prévoit actuellement un montant global de 2 millions de dollars dont $500,000 ont déjà été dépensés et vous proposez $750,000 pour les prévisions de l'exercice de 1971-1972.

Plusieurs problèmes m'ont été signalés par plusieurs de mes électeurs, problèmes qui découlent principalement de leur rapport avec le gouvernement provincial, mais étant donné que ce parc devient maintenant un parc national, ces questions m'ont été soumises en ma qualité de député fédéral et j'aimerais savoir ce que la direction des parcs compte faire à ce sujet. Une de ces questions concerne notamment la période de temps qui s'écoule pour compléter l'acquisition de propriété privée destinée à faire partie des parcs. J'ai lu dans la *Presse* qu'il y avait eu certains retards de paiement qui avaient été attribués aux autorités fédérales.

Si je comprends bien, la direction provinciale des parcs dispose d'un budget restreint, comme tous les ministères d'ailleurs, de sorte que la province n'est pas à même de payer dans un délai d'un an la totalité de la valeur d'une propriété privée acquise par elle, ce paiement étant donc réparti sur plusieurs années. Plusieurs personnes ne savent pas très bien à quoi s'en tenir. Étant donné que ce parc deviendra un parc national, on m'a demandé si le gouvernement fédéral ne pourrait pas consentir une avance aux provinces afin de permettre à celles-ci de rembourser les particuliers dans un délai de temps raisonnable, plutôt que de rembourser la province après que celle-ci aura déjà déboursé les fonds? Je me demande si la direction des parcs fédéraux pourrait faire un commentaire à ce sujet?

[*Texte*]

is so restricted that they cannot put up their share, which I understand is 50 per cent the cost of land or property acquisition in a reasonable time, that some arrangement be entered into whereby the federal government might advance or make an advance on this payment rather than reimbursing the province after they have paid out the funds? I wonder, Mr. Chairman, if we could have some comment on this situation from the point of view of our federal Parks Branch?

Mr. Gordon: Mr. Chairman, I would like to make clear, first of all, that the phasing has absolutely nothing to do with the shared cost which was agreed to with British Columbia. The phasing was agreed to with the Province of British Columbia and I can call on Mr. Nicol to indicate the dates and the lands that were planned with the province to move from the province to federal ownership at different stages along the way. On the question of the arrangements for financing the purchase of the lands, at the initial stages of the acquisition it is quite true there were some quite significant delays. This was because of the need for the federal government to be assured that they had an indefeasible title to the lands before their share was paid.

Mr. Barnett: Could I just interject that part of this problem arose from the fact that there was a long period of negotiations between the two governments after the initial declaration of intent. I realize that personal property could not be acquired until an agreement was signed but this is one of the causes of some of the unhappiness of some individuals.

Mr. Gordon: I am pleased to be able to say though, Mr. Barnett, that in the recent land acquisitions by the province, and they have the responsbility under the agreement to acquire the lands . . .

Mr. Barnett: I understand . . .

Mr. Gordon: . . . to transfer it to us with an indefeasible title. At that point we pay our 50 per cent of the costs.

• 2055

If my memory serves me correct, and my officers here can correct me if I am wrong, the recent transactions, the federal share of the costs of these lands have been back in the provincial hands within 10 days to 2 weeks of the transferral to us of the documentary evidence of indefeasible title and of the evidence of the transaction itself.

We are trying to reduce this further, and we are looking at ways and means whereby we could in fact foreshorten this period of time to an even greater degree and therefore reduce the demands on the provincial treasury to fund these in the first instance. We have reduced the time lag between the time that the provincial government acquires title until our share with respect to this particular transaction or block of transactions, as the case may be, comes back to the provincial government. It has been running at somewhere between 10 days and 2 weeks, which I think is not unreasonable. I have some difficulty in believing that the Province of British Columbia has all that difficulty in funding these for a period of 10 days to 2 weeks, to be perfectly frank with you. Nevertheless, they are right in saying that the federal share should be got to them just as quickly as possible, and the Minister has undertaken to look at this very closely. We are trying to streamline our procedures even further.

[*Interprétation*]

M. Gordon: Je tiens à souligner premièrement que ce calendrier n'est lié en aucune manière avec l'accord concernant le partage des frais conclus entre le gouvernement fédéral et la Colombie-Britannique. Ce calendrier a été arrêté conjointement avec la province de la Colombie-Britannique et M. Nickel pourrait nous donner les dates précises auxquelles ces terres deviendront propriétés fédérales. En ce qui concerne le financement de l'achat des terres, il est vrai qu'au début il y a eu des retards considérables. Ceci est attribuable au fait que le gouvernement fédéral devait être certain d'avoir un titre de propriétés incontestable avant de verser sa part.

M. Barnett: Puis-je ajouter que ce problème s'est posé en partie du fait qu'il y a eu de longues négociations entre les deux gouvernements à la suite de la première déclaration d'intention. Je sais fort bien que des propriétés privées ne peuvent être acquises jusqu'à ce que l'accord n'ai été signé, mais ceci a provoqué des difficultés pour certaines personnes.

M. Gordon: Je suis heureux de pouvoir vous dire, monsieur Barnett, que lors des récentes acquisitions de terres par la province, c'est la province qui est responsable de l'achat des terres en vertu de l'accord . . .

M. Barnett: Je comprends fort bien . . .

M. Gordon: . . . de nous transférer ces terres avec un titre incontestable. C'est à ce moment que nous versons à la province 50 p. 100 du coût.

Si je me souviens bien, lors des récentes transactions, le gouvernement fédéral avait versé d'avance à la province 10 jours ou deux semaines après la réception des preuves des titres incontestables ainsi que les preuves de la transaction elle-même.

Nous essayons de raccourcir encore davantage ce délai, ce qui allégerait la charge de la trésorerie provinciale. Nous avons déjà réduit les délais qui s'écoulent entre le moment où le gouvernement provincial acquiert les terres et le moment où nous leur versons notre part du coût de la transaction. Ce délai qui a été de 10 jours en deux semaines est, à mon avis, assez raisonnable. J'ai peine à croire que la province de Colombie-Britannique éprouve de si grandes difficultés à financer ces dépenses pendant une quinzaine de jours. Ils ont néanmoins raison lorsqu'ils disent que la part fédérale doit leur parvenir dès que possible et le Ministre a promis d'examiner cette question de très près. Nous essaierons en effet d'améliorer encore les choses à l'avenir.

[*Text*]

Mr. Barnett: I doubt if any one of my constituents who have been involved would consider that 10 days or 2 weeks was an unreasonable period. It may be—and I hope the situation is correcting itself—but there were some people who over quite an extensive period of time were left handing in mid-air, so to speak.

Mr. Gordon: Yes. This was certainly true, Mr. Chairman, in the early stages of the negotiations. There was a long delay. In part this was due to the fact that certain rights and privileges were conveyed with property rights historically, which included rights to certain precious minerals in the lands, and the records of who actually held the titles to such were very difficult for the province to ascertain. We in turn, in acquiring these lands for park purposes, could not afford to acquire lands to which there were rights for exploitation of minerals, so that this required a good deal of sorting out as between the province and ourselves, and this was neither the fault of the province nor of ourselves; it was just one of the peculiarities which exist in British Columbia and perhaps in other provinces as well with regard to certain kinds of property rights which were conveyed at different times of property acquisition.

Mr. Barnett: I appreciate that answer because I do not think that aspect of it, as far as I know, had ever been brought out publicly before. I do not want to prolong anything here too long, but there are some questions that arise partly because this is a park on the shore of the Pacific and in fact some of its boundaries actually extend out over the water—some questions that need to be sorted out about the impact of the park on the commercial fisheries of the area which, as you realize, are quite important.

This applies not only to the Phase 1, the long beach area of the park, but also to the Effingham Island group, which is in the middle of Barkley Sound. A recent meeting I had with some of the commercial fishermen indicated that there is a good deal of concern that there could be a restriction placed on their right to fish commercially for salmon in certain areas close to the Effingham Island group.

• 2100

They showed me a map which had been issued to them through the fisheries office which showed the actual boundaries of the park as they have been set out. This question arose at one of the first meetings that was held locally in the area, primarily with the Indian chiefs, but this question was also raised when the then western regional director said that some of these questions had not been finally sorted out, but that he thought it unlikely that the question of salmon trawling would really be a matter of any difficulty. I would like to have something official on the record of what is being worked out with the Department of Fisheries on this important matter, first of all dealing with the pelagic fisheries.

Mr. Nicol: Mr. Chairman, in the case of fisheries where a marine proportion is included in a national park, we work with the Department of Fisheries and Forestry. In this case we were aware that there was a possibility of conflict. We do not really think there is. However the matter has been taken up with Dr. Erskine, the Regional Director of Fisheries and Forestry and in fact I shall be meeting with him tomorrow. Once we have a consensus on the problem, if there is one, how it is best dealt with, then we will both sit down with the fishermen—I mean our department and fisheries and forestry—to discuss the thing fully and

[*Interpretation*]

M. Barnett: Je ne pense pas que mes électeurs considèrent le délai de 10 jours à deux semaines comme étant déraisonnable. Il se peut donc, comme vous le dites, que la situation s'améliore, ce qui n'empêche que certaines personnes se sont trouvées entre deux chaises pendant tout un temps.

M. Gordon: Cela est facilement vrai en ce qui concerne le début des négociations. Il y a eu des retards considérables. Ceci est dû en partie au fait que certains droits et privilèges qui accompagnaient les titres et les propriétés comprenaient des droits à des gisements de métaux précieux dans ces terres, et que la province éprouvait souvent des difficultés à déterminer avec exactitude qui étaient les propriétaires de ces droits de privilèges. En ce qui nous concerne, nous ne pouvons nous permettre d'acquérir, dans le but d'en faire des parcs, des terres où il y a droit d'exploiter des gisements, ce qui a exigé des examens approfondis par les autorités provinciales et fédérales; c'est quelque chose qui se présente en Colombie-Britannique et peut-être bien aussi dans d'autres provinces lors du transfert du titre de propriété en vue de l'acquisition du terrain.

M. Barnett: Je vous remercie de votre réponse, car je crois que c'est la première fois que cet aspect du problème a été éclairci publiquement. Je ne tiens pas à poursuivre cette question trop longtemps, mais certains problèmes se posent du fait que ce parc est situé sur les côtes du Pacifique et que ces limites sont en fait situées à une certaine distance au-delà des côtes. Il faudrait donc déterminer l'incidence de ce parc sur la pêche commerciale qui est fort importante dans cette région.

Il s'agit non seulement du parc situé dans la longue région cotière, mais aussi des îles Effingham situées au milieu de Barkley Sound. Lors d'une entrevue que j'ai eue récemment avec les pêcheurs de cette région, on m'a fait part de leur crainte de voir des restrictions imposées à leur droit de pêcher le saumon dans certains endroits proches des îles Effingham.

Ils m'ont montré une carte qui leur avait été remise par le bureau des pêches et dans laquelle figurent les limites actuelles du parc. Cette question s'est posée lors d'une des premières réunions qui a eu lieu dans la région avec les chefs indiens, mais cette question a été posée également lorsque l'ancien directeur régional de l'Ouest avait dit que ces questions n'avaient pas encore toutes été réglées, mais qu'il ne pensait pas que le chalutage du saumon soulèverait des difficultés. J'aimerais avoir une déclaration officielle concernant les dispositions prises avec le ministère des Pêches relativement à cette question fort importante et premièrement en tout ce qui a trait à la pêche pélagique.

M. Nicol: Monsieur le président, en ce qui concerne la pêche dans un parc national qui s'étend en partie sur la mer, nous travaillons conjointement avec le ministère des Pêches et des Forêts. Nous savons que dans ce cas particulier un conflit pourrait se présenter, mais nous ne pensons pas qu'on en arrivera là. Nous avons parlé de ces questions à M. Erskine, directeur régional des Pêches et Forêts et je dois encore le rencontrer demain. Lorsque nous aurons décidé comment régler cette affaire, le ministère des Affaires indiennes et le ministère des Pêches et Forêts examineront très franchement ce problème avec les

[*Texte*]

frankly. We have done this before on the Atlantic coast and this has worked quite well and we are just moving a procedure which I think must be put into practice in the case of a Pacific rim.

Mr. Barnett: Some of the commercial fishermen, particularly local fishermen centred in communities like Bamfield tell me that there are certain areas adjacent to those islands where some fishermen have fished almost traditionally. They can almost make a living fishing certain areas because of the way the salmon run on their way up to the Alberni Inlet. They are concerned that because it is marked on a map that is within a federal park boundary, that is going to become an exclusive preserve only of sports fishermen. I share their concern, because they are migratory, temporarily travelling through that water, that this should interfere. There is also a concern whether or not they can use spots for shelter harbours and so on in these islands. They included area runs right through the normal channel of navigation for vessels of fishing boat size running from Bamfield across Barkley Sound and I can remember taking up the question of having navigation markers put through there a number of years ago.

These are all the kinds of questions that are being asked of me and it would be useful if you could spell these out or give us some indication how and when they will be spelled out.

Mr. Nicol: Mr. Chairman, these are the very kinds of questions which we have encountered in other areas. The fisheries portion of the Department of Fisheries and Forestry are naturally vitally interested in these as well as ourselves. I think I can give you every assurance that the matter will have the most probing look and then the meetings will be held with the fishermen to discuss the matter.

Mr. Barnett: This is very encouraging. Could I just touch briefly on another fishery; namely, the shellfish fishery. As you probably know, there has been a commercial fishery for crabs and for shrimp in areas either within or quite closely adjacent to the park boundaries, at least in phase one and phase two. Is this matter also going to be assessed? I may say that personally, I, and the fishermen themselves, see the value of having conservation practices perhaps more carefully enforced with regard to the shell fishery than the Fisheries Department has ever done to date. They do express the view that under controlled management—I cannot see why they should not be able to engage in a fishery which a number of fishermen have engaged in for a great many years in the area. Is this matter also one of the matters that is going to be discussed?

• 2105

Mr. Nicol: Yes. We were aware of this situation too and have discussed it. As a matter of fact, the discussions have already taken place and these are just continuing now, to resolve the matter. We were aware that some of the people—I believe there are prawns off the beach there too, somewhere.

Mr. Barnett: Yes, there may be some prawns and there is also a sea urchin fishery developing in this area. I am not sure where, but it is inside the proposed park boundaries.

[*Interprétation*]

pêcheurs intéressés. Ceci a déjà été fait sur la côte Atlantique à la satisfaction de tous, et je crois que nous pourrions en faire autant pour le Pacifique.

M. Barnett: Certains pêcheurs commerciaux, et en particulier ceux de localités comme Bamfield, par exemple, m'ont dit que dans certaines régions proches de ces îles, la pêche s'est faite depuis toujours. Cette pêche leur permet pratiquement d'assurer leur subsistance, car le saumon passe par cette région lors de leur remontée vers l'estuaire de l'Alberni. Les pêcheurs craignent, maintenant que cette région fait partie du parc national, que seuls les pêcheurs amateurs auront le droit d'y pêcher. Comme le saumon ne passe par cette région que pendant une partie de l'année, je ne crois pas que cela doive changer à la pêche commerciale. Par ailleurs, les pêcheurs aimeraient aussi s'assurer qu'ils pourront utiliser certains endroits dans ces îles comme port de refuge. Cette zone comprend en effet la voie de navigation normale pour les bateaux de pêche allant de Bamfield à la Baie Barkley. Je me souviens que j'avais déjà soulevé, il y a quelques années, la question d'y faire installer des bouées de navigation.

On m'a posé toutes sortes de questions et il serait fort utile que vous puissiez nous donner quelques détails à ce sulet.

M. Nicol: Monsieur le président, nous avons déjà eu à répondre à ces questions dans d'autres régions. Le ministère des Pêches et Forêts ainsi que nous-mêmes sommes évidemment intéressés au premier chef à ce problème. Je puis vous assurer que ces questions feront l'objet d'examens attentifs et que des réunions auront lieu avec les pêcheurs pour examiner l'ensemble du problème.

M. Barnett: Ceci est fort encourageant. J'aimerais maintenant parler brièvement de la pêche aux crustacés. Vous savez sans doute que l'on pêche le crabe et la crevette dans des régions situées à l'intérieur ou très proche des limites du parc. Est-ce que cette question va également être examinée? Je puis dire que les pêcheurs ainsi que moi-même aimerions voir des mesures de conservation en ce qui concerne la pêche aux crustacés appliquées encore plus strictement que ce qui a été fait jusqu'à présent par le ministère des Pêches. Les pêcheurs sont d'avis qu'à condition que ces mesures de contrôle soient appliquées, ils ne voient pas la raison pour laquelle cette pêche ne pourrait pas être poursuivie comme par le passé. Comptez-vous étudier ce problème également?

M. Nicol: Oui. Nous sommes au courant de cette situation et en avons déjà parlé. Cette discussion est actuellement en cours et nous y cherchons à résoudre le problème. Je crois qu'il y a également des grandes crevettes roses dans cette région.

M. Barnett: En effet il y a probablement de grosses crevettes roses et la pêche aux oursons prend également de l'expansion. Je ne sais pas l'endroit exact mais c'est à l'intérieur des limites du parc.

[*Text*]

Mr. Nicol: Have you got south of the park boundary?

Mr. Barnett: I beg your pardon?

Mr. Nicol: I believe it is south of the park boundary.

Mr. Gordon: May I add, Mr. Chairman, just as a brief interjection here—and this relates back to something that Mr. Sulatcky asked earlier about the standards of the new parks that we are attempting to establish—wherever we have a park fronting on an ocean or a lake, we try to acquire a significant seaward dimension of this to provide an opportunity at some future date for a marine component to what is fundamentally a terrestrial park.

Some of these lines are drawn fairly arbitrarily in the initial instance. It may be possible for our purposes to modify these boundaries ever so slightly to accommodate a particularly valuable fishery area among the other accommodations that Mr. Nicol has mentioned.

Mr. Barnett: I would like to say that the commercial fishermen I have talked to are delighted, as most other people who know the area, that indiscriminate pirating of the marine resources, particularly the intertidal resources, is not going to be allowed.

Mr. Gordon: Yes.

Mr. Barnett: This is one of the things that makes them happy about the establishment of a park. But they do not feel that their livelihood should be unnecessarily taken from them, just to adhere to some theoretical marine boundary. This is really the nub of it.

I will ask, Mr. Chairman, if time allows, one or two questions which relate to what has been referred to as phase three of this park development, which is an area south along the coast.

The Chairman: Mr. Barnett, you have had almost 20 minutes. Mr. Sulatycky had almost 30 minutes.

Mr. Borrie: One hour.

Mr. Barnett: If I could just complete this little bit I would be quite happy, because that would more or less cover this area. There may be other questions I could raise later on.

I do not know whether Committee members are generally acquainted with the fact that in the agreement with the provincial government there was a fairly close—I think I am right when I say this—definition of boundaries for phase one and phase two, but the final determination of the phase three lower coast, or west coast trail boundaries, is, as far as I know, still being negotiated, and a great deal of pressure is being developed in British Columbia on a question of how much of this should go into the national park to be preserved in wilderness state, and how much of it should remain in the public domain of the province, subject to logging activities. This is complicated by the fact that much of this property is under tree farm licence and is supposed to be sustained field management, and there is a great deal of talk about the value of multiple use, which I agree is proper for provincial land.

My concern is that the shoreline area from Cape Beale down through to Port Renfrew should be preserved as a viable ecological unit for park purposes, as much of its value depends on this happening.

• 2110

I am wondering whether Mr. Gordon or any of the people connected with the parks branch are able at this point to say whether they feel that there is a reasonable

[*Interpretation*]

M. Nicol: Est-ce que c'est au sud des limites du parc?

M. Barnett: Pardon?

M. Nicol: Je crois que c'est au sud des limites du parc.

M. Gordon: Si vous le permettez, monsieur le président, j'aimerais ajouter ici quelque chose qui se rapporte notamment à une remarque faite par monsieur Sulatcky en ce qui concerne les normes des nouveaux parcs qui sont établis. Toutes les fois qu'un parc se trouve sur les rives d'un lac ou d'un océan, nous essayons toujours d'étendre les limites dudit parc à une certaine distance au delà des côtes, afin qu'à une date ultérieure, on puisse ajouter un élément maritime à un parc essentiellement terrestre.

Au début, ces limites sont souvent déterminées de façon plus ou moins arbitraires. On peut donc modifier ces limites légèrement pour permettre à une pêche particulièrement rentable de se poursuivre.

M. Barnett: Je tiens à souligner que les pêcheurs auxquels j'ai eu l'occasion de parler, de même que toutes les personnes qui connaissent cette région, ont été très heureux d'apprendre que la dilapidation des richesses maritimes et en particulier des richesses intercoditales de cette région ne sera pas permise.

M. Gordon: Oui.

M. Barnett: C'est une des raisons pour lesquelles ils se réjouissent qu'un parc soit créé dans cette zone. Néanmoins, ils ne trouvent pas que leurs moyens de subsistance doivent leur être enlevés pour respecter une frontière maritime toute théorique. Voilà où gît le problème.

S'il me reste encore du temps, monsieur le président, j'aimerais poser encore une ou deux questions relativement à la phase 3 de la mise en valeur de ce parc, notamment en ce qui concerne une région plus au sud le long de la côte.

Le président: Monsieur Barnett, vous parlez déjà depuis près de 20 minutes. Monsieur Sulatcky a parlé 30 minutes.

M. Borrie: Une heure.

M. Barnett: J'aimerais bien terminer ce point et alors j'en aurais fini de cette question. Je pourrais réserver les autres questions pour plus tard.

Je ne sais pas si les membres du Comité sont au courant de fait que, lors de l'accord signé avec le gouvernement provincial, les limites pour la phase 1 et 2 du parc ont été définitivement arrêtées, mais que les limites en ce qui concerne la phase 3 plus au sud le long de la Côte font encore l'objet d'une négociation; on parle maintenant en Colombie-Britannique de la question de savoir quelle partie de cette région devrait être incluse dans un parc national en vue de la préserver à l'état sauvage et quelle partie devrait rester dans le domaine public de la province en vue d'exploitation forestière. La question est encore compliquée par le fait qu'une partie importante de cette région destinée à l'exploitation forestière est sencée bénéficier de gestion sur place, et il est souvent question de l'intérêt d'utiliser les terres provinciales à des fins polyvalentes.

J'aimerais donc que la région côtière qui s'étend du Cap Beale jusqu'à Port Renfrew reste une entité écologique viable apte à devenir parc national, car ceci déterminera en grande partie la valeur même de cette région.

Je me demande simplement si M. Gordon ou l'un des autres témoins qui travaillerait au sein de la division des parcs serait capable présentement de nous dire si, à leur

[*Texte*]

prospect of this being the case. If they can tell us any more details than that I would be delighted to have them.

This is certainly a major concern of mine and it is a major concern of many of the conservation-minded people of the province who recognize that some of these decisions have to be made by the provincial government, of course. But I would like to know whether the federal parks branch is happy with the way this thing is developing in their dealings with the provincial government on the width of the strip inland from the seashore.

Mr. Gordon: As a branch, Mr. Chairman, we have an insatiable appetite for more lands, for parks and recognizing the provincial imperatives with respect to these tree licences and so on. The tentative boundaries marked out for Phase 3 were frankly minimal. It is, as you know, a fairly narrow strip of the littoral lands and in terms of ecological viability, it is really the viability with respect to what is really between the rain forest fringe and the seaward side. It is fairly narrow. We wanted also to capture the historic life-saving trail, I think it was called.

There are extensions into the hinterland which would considerably increase the park value of Phase 3 which is due for completion in 1975, in terms of an agreement between the province and ourselves. I think it is only fair for the province to recognize, in allocating additional lands for national park purposes and therefore removing them from the provincial domain in terms of exploitation of resources, that this is a very serious decision which they must make in terms of provincial priorities. In terms of our priorities for park purposes, we would value a broader strip of land along this littoral.

What we did say to the province was that the boundaries, which I think you have seen sketched out in the press and in press releases, were considered to be the minimum which would be acceptable to us for that particular portion of what I think will be in the over-all; and even if it is limited to the indication so far, it will still represent a very valuable and very significant addition to the national park system.

We would hope that we can work with the province to extend this boundary inland, particularly in some areas, for ecological purposes and because of the added dimension in depth that this would give to that portion of the park.

Mr. Barnett: It is a matter of regret to people like myself that the park reserve that was originally put on that area somewhere back in the twenties, if not before, was lifted by the government. I recognize that they have made commitments to sustain a supply for certain pulp mills and other converting plants and that it is a bit of a conundrum. I also recognize that, as far as I am concerned, there is a

[*Interprétation*]

avis, il y a une perspective raisonnable d'une telle situation. S'ils peuvent fournir des détails additionnels, j'en serais très heureux.

C'est certainement là une de mes préoccupations principales et cela fait aussi l'objet de préoccupations d'un grand nombre de citoyens de la province qui s'intéressent à la conservation et se rendent compte des répercussions de certaines de ces décisions qui doivent être prises par le gouvernement provincial, bien entendu. J'aimerais savoir si la direction fédérale des parcs est satisfaite des discussions qu'elle a avec le gouvernement provincial en ce qui a trait à la profondeur de cette bande de terre à l'intérieur du littoral.

M. Gordon: A titre de direction générale des parcs, monsieur le président, nous avons beaucoup d'attrait pour l'acquisition de terrains de plus en plus nombreux pour les parcs et nous acceptons le fait que le gouvernement provincial doit se soumettre à certaines contraintes en ce qui a trait aux permis d'exploitation forestière et ainsi de suite. Les limites proposées telles qu'elles sont indiquées sur le projet à sa phase 3 sont vraiment des limites minimales, Il s'agit, comme vous le savez, d'une bande de terrain très étroite le long du littoral et en ce qui a trait à la viabilité écologique de cet espace, il s'agit vraiment de la viabilité en ce qui a trait au terrain existant en réalité entr e la bordure de la forêt et le bord du littoral. Cette bande de terrain est passablement étroite. Nous désirions aussi inclure le sentier historique de sauvegarde, je crois que c'est ainsi qu'il est appelé.

Il y a certaines extensions à l'intérieur des terres, ce qui augmenterait d'une manière importante la valeur de ce parc à la phase 3, laquelle phase doit se terminer en 1975, aux termes de l'entente conclue entre la province et notre Ministère. Je crois qu'il n'est que juste envers la province de reconnaître le fait qu'en affectant les terrains additionnels aux fins d'un parc national et, de ce fait, en retirant ces terrains du patrimoine provincial en ce qui a trait à l'exploitation des ressources, qu'il s'agit là d'une décision très importante que le gouvernement provincial doit prendre en tenant compte de ses propres priorités. En ce qui a trait à nos propres priorités ou fins des parcs nationaux, nous serions sûrement heureux d'obtenir une bande de terrain plus vaste le long de ce littoral.

Ce que nous avons déclaré à la province était que les frontières, que vous avez sûrement vues délimitées sommairement dans les journaux et communiqués de presse, étaient considérées comme un strict minimum qui nous serait acceptable pour cette section en particulier de ce que je considère comme partie du plan d'ensemble; même si finalement cette bande se limite aux frontières proposées déjà inscrites, cela représenterait tout de même une addition de première valeur et de toute première importance pour le système des parcs nationaux.

Nous espérons pouvoir continuer à travailler de concert avec la province afin d'étendre cette frontière à l'intérieur des terres, surtout dans certains secteurs, à des fins écologiques et parce que cette addition de terrain ajouterait une profondeur qui relèverait l'importance de ce secteur du parc.

M. Barnett: C'est avec regret que les personnes qui partagent mes préoccupations se rendent compte que le parc réservé qui avait été initialement installé dans cette région à un moment donné au cours des années 20, sinon antérieurement, n'a pas été maintenu par le gouvernement. Je me rends bien compte que le gouvernement provincial a certains engagements à maintenir en ce qui a trait à l'ap-

[*Text*]

place for multiple-use recreational lands in the area adjacent to the park that may also be logged.

Mr. Gordon: We like to think of multiple use, Mr. Chairman, as the sort of use that can be made for recreational purposes of lands held under forest licences. We do not believe that park lands can be devoted to multiple use. They are exclusively for recreation in its broadest sense. There is not any exploitation of resources within it.

If you are going to get into multiple use, surely it is in lands that are used and resources that are used for water impoundment schemes, for forest reserves and things of this kind. These can surely be used for a wider range of recreational purposes than have been common in the past.

• 2115

Mr. Barnett: I certainly hope the national parks' policy changes from that point of view.

But I have one further question, if I may, Mr. Chairman. This is the last and final one.

I am wondering whether, in discussions, the branch has stressed the future value of a virgin rain forest preserve to scientific forestry as a matter of enabling them to have a yardstick, as some people have described it, for the study of modern forest practices. It does seem to me that this is an aspect of the matter the forest producers are sometimes prone to overlook, and this is one of the arguments being advanced for maintaining an area inland. Is that matter being stressed by the parks branches as one of the economic reasons for it?

Mr. Gordon: We have a dictionary, Mr. Chairman, of good reasons that we can advance. I am not sure that this one is part of our compendium but, if it is not, I will make sure that it is added to the list so that it can be used.

Mr. Barnett: I put this forward, in part, as a result of some discussions with park naturalists in Banff and Jasper.

Mr. Gordon: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Barnett. Mr. Borrie is next.

Mr. Borrie: Mr. Chairman, I was not able to find in the expenditures the cost of firefighting control in the parks. However, I did have an opportunity of looking at some of the notes that Mr. Buchanan has with him and I notice there is a note on the high cost of fighting forest fires in Wood Buffalo National Park. Is that inordinately higher than in any of the other parks that we have in the system?

[*Interpretation*]

provisionnement de certains moulins de pâte et papier et d'autres usines de transformation et que cela pose un genre de devinette. J'accepte aussi le fait que, à mon avis, il y a place pour des terrains récréatifs à usages multiples dans le secteur adjacent au parc national.

M. Gordon: Nous sommes en faveur d'appliquer le concept des parcs à usages multiples, monsieur le président, aux fins récréatives dans les terrains qui sont déjà affectés par des permis d'exploitation forestière. Nous ne croyons pas que les terrains des parcs nationaux doivent être établis pour servir à différents usages. Ils sont conçus exclusivement à des fins récréatives dans le sens le plus large de cette expression. Il n'y a donc aucune exploitation de ressources naturelles à l'intérieur de ces parcs.

Lorsque nous parlons de terrains à usages multiples, de toute évidence, il s'agit de terrains qui sont déjà utilisés, dans lesquels les ressources sont déjà exploitées, soit dans des programmes de rétention des eaux, pour des réserves forestières et autres choses du genre. De tels terrains peuvent sûrement être utilisés pour un plus vaste éventail d'objectifs récréatifs que cela n'a été fait dans le passé.

M. Barnett: J'espère que la politique touchant les parc nationaux va changer du moins à ce point de vue.

Mais j'aurais une autre question, si vous le permettez, monsieur le président. C'est là ma toute dernière question.

Je me demande si, au cours de vos rencontres, la direction générale a souligné avec suffisamment d'emphase la valeur future d'un terrain forestier vierge réservé à la science forestière afin de permettre aux scientifiques de ce domaine d'avoir un genre d'étalon, comme certaines personnes l'ont décrit, pour leur permettre d'étudier les méthodes forestières modernes. Cela me semble être un aspect du sujet que les producteurs forestiers sont parfois portés à sous-évaluer et c'est là un des points de l'argumentation qui est présenté en faveur du maintien d'une zone forestière intérieure. Est-ce que ce sujet est présenté avec force détails par la direction générale des parcs comme étant une des raisons économiques à l'appui de tel projet?

M. Gordon: Nous avons une liste assez détaillée, monsieur le président, des excellentes raisons que nous pouvons présenter. Je ne suis pas certain si ce commentaire fait partie de cette liste, mais s'il n'y est pas inclus, je m'assurerai que cela est ajouté à la liste dont nous nous servons.

M. Barnett: Je vous présente ce commentaire en partie par suite de certaines rencontres que j'ai eues avec des naturalistes des parcs de Banff et de Jasper.

M. Gordon: Merci.

Le président: Merci, monsieur Barnett. M. Borrie a la parole.

M. Borrie: Monsieur le président, je n'ai pas été capable de trouver dans l'état des dépenses, le coût du contrôle des feux de forêt dans les parcs nationaux. Toutefois, j'ai eu l'occasion d'étudier certaines notes que M. Buchanan a sous la main et je remarque un avis touchant le coût élevé de la lutte contre les feux de forêt dans le parc national Wood Buffalo. S'agit-il d'un coût extraordinairement élevé par rapport aux autres parcs qui font partie du système des parcs nationaux?

[*Texte*]

Mr. Gordon: You cannot generalize on this, sir, as I think you will realize. Last year we had a very bad year for forest fires. We spent something in the order of $1.5 million in forest firefighting. Our provision in the current year's estimates is for four hundred thousand dollars. In accordance with our arrangement with Treasury Board, we do not put large sums of money into the estimates and not use them. We put a sum in 1971-72 for four hundred thousand dollars, recognizing that if we have a disastrous year, as happened last year, additional funds will be found through our supplementary estimates. But the great bulk of this $1.5-odd million was expended in fighting these very serious fires in Wood Buffalo Park, which at one time threatened the very important ecological areas of the park.

Mr. Borrie: Was this due to the multiple use of Wood Buffalo or natural causes?

Mr. Gordon: Natural causes, I think, exclusively. I should not say natural causes exclusively. One assumes that they are largely natural causes because there are no roads or trails or a human movement of any significant degree in the hinterland of the park.

Mr. Borrie: So Wood Buffalo has not been as developed with fire trails and access trails, as other parks have.

Mr. Gordon: That is right.

Mr. Borrie: Which brings up another question, which I think we went into sometime last year. The provincial government of Alberta has been requesting a trade-off of Wood Buffalo with the Bad Lands area, I believe, in Southern Alberta. Could you give us an indication of the progress of discussions or negotiations with the provincial government and the department?

Mr. Gordon: This has been discussed, sir, to my knowledge, at least for 12 years. At various times there have been discussions. Broadly speaking, if I could attempt to interpret the provincial interest, I think they look at this enormous area on their northern boundaries and would like to see some of it restored to the provincial domain and some areas of it which are of particular interest in terms of resource exploitation. Also, there is the question of free commercial access, north-south and here the interest of the province is shared by the interest of the Northwest Territories, particularly Fort Smith. Also, the northwestern corner of Saskatchewan, Uranium City and so on, have somewhat the same interest.

• 2120

The position of the federal government has been substantially this; that we are prepared to consider a rationalization of Wood Buffalo Park, provided that in return for lands which would move out of the park there is an equivalent value in terms of park values in some other portion of whatever the provincial communities are who have a primary interest in this, primarily Alberta.

One of the areas that we were interested in was in the badlands of Alberta, but certainly our interest is not

[*Interprétation*]

M. Gordon: Vous ne devez pas généraliser à ce sujet, monsieur, comme je crois que vous vous en rendez compte vous-même. L'an dernier, nous avons eu une année particulièrement désastreuse en ce qui a trait aux feux de forêt. Nous avons dépensé environ $1.5 millions dans la lutte contre les feux de forêt. Les prévisions inscrites aux prévisions budgétaires de l'année courante comportent $400,000. Par suite d'une entente conclue avec le Conseil du trésor, nous n'inscrivons pas d'importantes sommes d'argent dans les prévisions budgétaires pour ne pas les utiliser par la suite. Nous avons inscrit pour l'année 1971-1972 quatre cents mille dollars, sachant très bien que si nous avons une année aussi désastreuse que celle que nous avons eu l'an dernier, des fonds additionnels nous seront fournis par la voie des prévisions budgétaires additionnelles. Mais la majeure partie de cette somme atteignant environ $1.5 millions a été dépensée dans la lutte contre des incendies particulièrement graves dans le parc national Wood Buffalo, lesquelles à un moment donné ont mis en danger les zones de ce parc ayant une importance primordiale du point de vue écologique.

M. Borrie: Est-ce que ces incendies étaient dues au fait que le Wood Buffalo Park sert à de multiples usages ou découlaient-elles de causes naturelles?

M. Gordon: Je crois qu'il s'agit uniquement de causes naturelles. Je ne devrais pas dire exclusivement de causes naturelles. On peut y mettre l'hypothèse que ces incendies découlent en majeure partie de causes naturelles puisqu'il n'y a aucune route, aucun sentier ou aucun déplacement d'êtres humains à l'intérieur des terres de ce parc.

M. Borrie: Donc on n'a pas établi à l'intérieur du parc Wood Buffalo des sentiers de lutte contre les incendies et des sentiers d'accès comme dans les autres parcs.

M. Gordon: C'est exact.

M. Borrie: Cela m'amène à vous poser une autre question dont on a discuté, je crois, l'an dernier. Le gouvernement de l'Alberta a demandé un échange entre le parc Wood Buffalo et le secteur de *Bad Lands* je crois, dans le sud de l'Alberta. Pourriez-vous nous dire où en sont les discussions à ce sujet ou les négociations avec le gouvernement provincial et votre Ministère?

M. Gordon: Cela a été discuté, monsieur, selon les données que je possède, depuis au moins 12 ans. Il y a eu des discussions à différents intervalles durant cette période. En termes généraux, si j'essaie d'interpréter correctement les intérêts du gouvernement provincial à ce sujet, je crois qu'il considère cette vaste région située au nord de la province et aimerait qu'une partie de cette région soit remise au patrimoine provincial et surtout certains secteurs qui présentent des intérêts particuliers en ce qui a trait à l'exploitation des ressources naturelles. Il y a aussi la question du libre accès commercial, du nord au sud, et à ce moment-là l'intérêt provincial est aussi partagé par les Territoires du Nord-Ouest surtout par Fort Smith. De plus, le secteur Nord-Ouest de la Saskatchewan, Uranium City et autres collectivités, partagent jusqu'à un certain point le même intérêt.

La prise de position du gouvernement fédéral est fondamentalement la suivante; nous sommes prêts à étudier un partage rationnel du parc Wood Buffalo, pourvu qu'en retour des terrains qui seraient retirés du territoire du parc, il y aurait une valeur équivalente en termes de valeur pour des parcs nationaux dans un autre secteur des collec-

[*Text*]

restricted to that particular portion. At this time, I think I am right that there has been no active consideration of this at least in the past year—about eight months ago. But the dialogue has gone on and until now there has not been anything which I would describe as anything close to substantive discussions as between the two levels of governments as to what would be traded for what, and where, and so on.

Mr. Borrie: Now I may be quoting you wrongly on this but my understanding is that there would be a substantial trade-off in value of lands. When you consider lands, are you also taking into consideration the resources that are available in Wood Buffalo? For example, the gypsum, etc.

Mr. Gordon: The gypsum falls in a very particular category because there is yet another interest invovled in Wood Buffalo Park. This is the interest of the Indians, who under their treaties are entitled to a certain amount of land. Some of the Indians who are involved in these treaties have traditionally used the Wood Buffalo Park as their hunting and trapping areas and have indicated in a preliminary way their interest in some parts of Wood Buffalo National Park. With regard to the gypsum deposits, one of the Indian groups has indicated an interest in creating a reserve in the area of the sypsum deposits, so that there is at least a three- or four-way interest in this question of land disposal in Wood Buffalo Park.

If I may say, Mr. Chairman, this begins to tap a very complex and complicated area. I hope you will not feel that I am trying to divert the questioning here, but I think when I was here the last time the Chairman had agreed with Mr. Yewchuk that a session might be devoted to Wood Buffalo Park in its own right. It may be, sir that on this issue we could come prepared with maps and things of this kind which probably are needed in order to disentangle some of the issues. It has not been simplified by the problems of the Peace-Athabasca delta which lies in this park as well.

The Chairman: By the way, Mr. Borrie, the Minister has agreed to come back to spend some time on Wood Buffalo.

Mr. Borrie: Yes, if I can recall the hearings that we did have and the number of representations that were made by the Alberta government, the number of interested parties in Alberta and also from the Northwest Territories, this was one of the factors that were overlooked and certainly not presented to the Committee substantially so that we can understand that it is as complex as you say. I appreciate the fact that you have brought it out tonight.

Mr. Chairman, I have two other brief questions, one dealing with the future establishment of new parks. Representations have been made by groups and organiza-

[*Interpretation*]

tivités provinciales qui ont des intérêts primordiaux dans ceci, et il s'agit surtout de l'Alberta.

L'un des secteurs qui nous intéresse était situé dans les badlands de l'Alberta, mais de toute évidence, notre intérêt ne se limite pas à ce secteur en particulier. Présentement, je crois que je puis dire avec exactitude qu'il n'y a pas eu d'étude concrète de ce projet du moins au cours de la dernière année, depuis environ 8 mois. Le dialogue s'est poursuivi, mais jusqu'à présent il n'y a eu aucun résultat que je pourrais décrire comme expliquant d'une manière précise toute ébauche d'entente entre les deux niveaux de gouvernement en ce qui a trait aux terrains qui feraient l'objet des échanges mais la situation géographique et ainsi de suite.

M. Borrie: Donc, Je pourrais peut-être citer vos paroles de la mauvaise façon mais j'ai pu comprendre qu'il y aurait un échange assez important en termes de valeur de terrain. Lorsque vous étudiez la valeur des terrains, prenez-vous aussi en considération les ressources qui sont disponibles dans le parc Wood Buffalo? Par exemple, le gypse, et autres.

M. Gordon: Le gypse fait partie d'une catégorie assez spéciale qui aurait eu encore un autre intérêt en cause en ce qui a trait au Parc Wood Buffalo. Il s'agit de l'intérêt des Indiens, qui, aux termes de leur traité, ont droit à un certain secteur de terrain. Certains des Indiens qui sont en cause dans ces traités utilisent traditionnellement le parc Wood Buffalo comme terrain de chasse et ils ont indiqué d'une manière assez sommaire qu'ils ont certains intérêts touchant les secteurs particuliers du parc national Wood Buffalo. En ce qui a trait aux dépôts de gypse, un groupe d'Indiens a mentionné le fait qu'il était intéressé à créer une réserve dans un des secteurs de dépôts de gypse de sorte qu'il y a au moins trois ou quatre intérêts différents en cause dans cette question de la répartition des terrains du parc national Wood Buffalo.

Puis-je ajouter, monsieur le président, que cela commence à être un problème particulièrement compliqué et complexe. J'espère que vous ne croirez pas que j'essaie de contourner la question présentement et je crois que la dernière fois que j'étais présent à votre réunion, le président avait accepté, de concert avec M. Yewchuk, qu'une réunion soit consacrée exclusivement à l'étude du problème du parc national Wood Buffalo. Nous pourrions à ce moment-là, messieurs, nous présenter ici avec toute la documentation nécessaire pour expliquer en détails l'envergure des problèmes en cause. Cette situation ne se simplifie certainement pas à la suite des problèmes soulevés par le delta de Peace Athabasca qui est situé dans ce parc lui aussi.

Le président: Incidemment, monsieur Borrie, le Ministre est d'accord pour revenir assister à une réunion du Comité pour discuter du parc national Wood Buffalo.

M. Borrie: Oui, si je me souviens des audiences que nous avons tenues antérieurement et du nombre de mémoires qui ont été présentés par le gouvernement de l'Alberta, le nombre de groupes concernés en Alberta ainsi que dans les Territoires du Nord-Ouest, il s'agit là d'un des facteurs qui ont été sousestimés et qui n'ont sûrement pas fait l'objet d'une présentation adéquate à notre Comité de sorte qu'il nous est possible de comprendre que cette situation soit aussi complexe que vous l'avez décrite. Je suis tout de même heureux que vous ayiez soulevé cette question ici ce soir.

[*Texte*]

tions in the northeastern part of British Columbia for the establishment of a park in the Monkman Pass area. Could you advise the Committee whether active consideration is being taken on that proposal?

• 2125

Mr. Gordon: About the only thing I can say is that this is one of a number of proposals which, thank God, have been flooding in upon us from people all across Canada who are responsible groups interested in seeing new parks created, so I think, sir, this is a partnership arrangement as between the province and ourselves. We do not under the National Parks Act have the power to create parks unilaterally. I think properly it has to be a partnership arrangement between the province. It is a question of dialogue with the province and agreement with the province that they are prepared to acquire and to transfer the land to us for dedication for park purposes.

I am familiar with this area and the interest that has been expressed. From what I know of it, it is a very attractive part of the province.

Mr. Borrie: It is most beautiful.

Mr. Gordon: I believe it is so. I have not been there, but from what everyone tells me it is a magnificent part of British Columbia. As far as I am able to judge, it would certainly meet the criteria of national parks. We would be most interested to talk to the province, to do a boundary survey, to look at it.

Mr. Borrie: In such cases as that where you do get applications or recommendations by individuals in an area or in a region? Does the department initiate the discussions with the provincial government or does it have to be vice versa?

Mr. Gordon: There is no set pattern, sir, it happens in a number of different ways. In some cases a province will come to us and say that they believe a particular area in their view could well be dedicated for national park purposes and would like to see a national park in that area. Then we must satisfy ourselves that that area meets our criteria. In other instances we will have a very particular interest in this specific region and we will try to work through the province to induce them to consider transferring this to our jurisdiction for park purposes.

A primary concern, of course, of the province always must be the question of whether the park is going to overlie very valuable resources of some kind, potential hydro electric development projects, minerals, timber and so on, and in some areas they are not satisfied yet that they have done a sufficiently careful study to be sure in dedicating it to park purposes they are not thereby denying themselves access to very important natural resources in terms of the provincial economy.

However, to answer your question, it does happen in a number of ways and sometimes it develops on exactly the

[*Interprétation*]

Monsieur le président, j'ai simplement deux autres questions très brèves, l'une ayant trait à l'établissement future de nouveaux parcs. Des présentations ont été faites par différents groupes et organismes de la partie Nord-Est de la Colombie-Britannique en ce qui a trait à la création d'un parc national dans le secteur Monkman Pass. Pourriez-vous indiquer au Comité si une étude attentive de cette proposition a été entreprise?

M. Gordon: La seule chose que je peux dire à ce sujet c'est qu'il s'agit de l'une des nombreuses propositions qui, et Dieu merci, nous submergent et nous viennent de toutes les parties du Canada, de groupes responsables et qui s'intéressent particulièrement à la création de nouveaux parcs. Je crois donc, monsieur, qu'il s'agit ici d'une entente entre partenaires, c'est-à-dire entre la province et notre Ministère; Nous n'avons pas, aux termes de la Loi sur les parcs nationaux, le pouvoir de créer de nouveaux parcs d'une manière unilatérale. Je crois que la création de parcs se fait d'une manière très adéquate par un travail de partenaires avec la province en cause. Il s'agit ici d'un dialogue entre la province et notre Ministère et d'une entente avec la province selon laquelle cette dernière est prête à acquérir des terrains pour nous les transmettre aux fins de création d'un parc national.

Je connais assez bien ce secteur et les intérêts qui ont été exprimés lors de cette proposition. De ce que j'en sais, il me semble que ce soit un secteur particulièrement attrayant de la province.

M. Borrie: C'est un secteur vraiment magnifique.

M. Gordon: Je le crois. Je n'y suis jamais allé, mais selon les renseignements que j'ai obtenus il s'agit d'un secteur particulièrement attrayant de la Colombie-Britannique. Selon mon jugement, cette proposition rencontrerait certainement les critères qui président à la création d'un parc national. Nous sommes très intéressés à discuter avec la province, à effectuer une étude des frontières éventuelles, à étudier ce projet.

M. Borrie: Dans de tels cas dans lesquels vous recevez des demandes ou recommandations présentées par des citoyens dans une région ou dans un secteur, est-ce que le Ministère prend lui-même l'initiative des rencontres avec le gouvernement provincial ou cela doit-il se passer à l'inverse?

M. Gordon: Il n'y a vraiment pas de pratique établie, monsieur, cela se présente de différentes manières. Dans certains cas, une province nous rencontrera et nous dira qu'elle croit qu'un secteur particulier de son territoire géographique, à son point de vue, pourrait être utilisé comme parc national et qu'elle aimerait voir la création d'un parc national dans ce secteur. Ensuite nous vérifions si ce secteur rencontre bien nos normes. Dans d'autres cas nous avons un intérêt particulier dans une région spécifique et nous essayons de travailler de concert avec la province pour l'amener à étudier la possibilité de transférer ce secteur de terrain sous notre juridiction pour en faire un parc national.

La préoccupation principale de la province est toujours, bien entendu, la question de savoir si le parc national va paralyser des ressources naturelles importantes d'une sorte ou d'une autre, des projets éventuels des développements hydroélectriques, des mines de métal, de l'exploitation forestière et autres, et dans certains secteurs la province n'est pas d'accord sur le fait qu'elle aurait effectué des études suffisamment précises pour être certaine qu'en

[*Text*]

basis you suggested, a local group or local groups will promote the idea of a national park in an area. Both the province and the federal government may agree that it is a desirable area and it can initiate and has, in fact, been initiated on exactly that kind of a dialogue.

Mr. Borrie: Does the same procedure apply for historic sites? Again I refer to the application that has been made by another interested group and municipalities in the Peace River area for the old fort south of Fort St. John.

Mr. Gordon: In the case of historic sites this is quite a different pattern. What we are looking for in this area are nationally significant historic events or locations which can be preserved for the future in a variety of ways. On this, the Minister is advised by a voluntary body, the Historic Sites and Monuments Board of Canada, so all proposals that come from local groups, from provinces and our own proposals, come before this board for evaluation and examination, and these in the form of recommendations come to our Minister who is generally guided by the expertise represented on this board in the determinations he makes as to whether or not a particular historic event will be represented by a federal historic site.

Mr. Borrie: One last question then which, without taking up time of the Committee, could possibly be answered very quickly. In historic sites does there have to be a complete renovation or can there be renovation and reconstruction using new materials?

• 2130

Mr. Gordon: Perhaps I could ask Mr. Peter Bennett, Assistant Director in charge of Historic Sites, who can speak to this more efficiently than I can.

Mr. Peter Bennett (Assistant Director, Historic Sites, Department of Indian Affairs and Northern Development): We normally try either to preserve or renovate. We only try to reconstruct if absolutely all the evidence is available that will enable us to do a complete authentic reconstruction. We have reconstructed at the Fortress at Louisbourg because all the plans were available in the Paris Archives and that, plus the archaeological work we did, enabled us to do exactly what was required.

Normally speaking, we do not reconstruct. We prefer either to stabilize or renovate, that is, restore an existing establishment.

Mr. Borrie: I was afraid of that. Thank you, Mr. Chairman.

[*Interpretation*]

consacrant de tels terrains à des fins de parc national elle ne se couperait elle-même un accès à des ressources naturelles très importantes aux termes des économies provinciales.

Toutefois, pour répondre à votre question, cela se présente de différentes manières et parfois cela se passe exactement comme vous venez de le décrire, un groupe local ou un organisme local fait la promotion de la création d'un parc national dans leur secteur. La province et le gouvernement fédéral peuvent tomber d'accord sur le fait que ce secteur soit adéquat à de telles fins et cela peut donner lieu au genre de dialogue que vous avez mentionné.

M. Borrie: Est-ce que la même procédure s'applique dans le cas des sites historiques? Je me reporte encore une fois à une demande qui a été présentée par un autre groupe de citoyens intéressés et de municipalités dans le secteur de *Peace River* en ce qui a trait à l'ancien fort situé au sud du fort St-Jean.

M. Gordon: Dans le cas des sites historiques, la procédure est tout à fait différente. Ce que nous recherchons dans ce domaine ce sont des événements historiques d'importance nationale ou des sites géographiques qui peuvent être préservés pour l'avenir de différentes manières. A ce sujet, le ministre reçoit les conseils d'un organisme bénévol, la Commission canadienne des sites et monuments historiques, de sorte que toutes les propositions qui viennent des groupes locaux, des provinces et nos propres propositions sont présentées à cette Commission qui en fait l'examen et l'évaluation et présente ensuite les recommandations à notre ministre qui utilise généralement l'expertise représentée au sein de cette Commission pour déterminer si oui ou non un événement historique particulier sera commémoré par un site historique fédéral.

M. Borrie: Une dernière question, car je ne voudrais pas utiliser tout le temps du Comité. Vous serait-il possible d'y répondre très brièvement. Dans le cas des sites historiques, vous faut-il procéder à une rénovation complète ou pouvez-vous établir des plans de rénovation et de reconstruction utilisant de nouveaux matériaux?

M. Gordon: Je pourrais peut-être demander à M. Peter Bennett, directeur adjoint, responsable des sites historiques, qui peut vous donner des détails beaucoup plus précis que je ne le peux.

M. Peter Bennett (directeur adjoint, Sites historiques, ministères des Affaires Indiennes et du Nord canadien): Normalement, nous essayons soit de préserver le site ou de le rénover. Nous n'essayons de reconstruire seulement si nous avons en main tous les documents nécessaires pour nous permettre de faire une reconstruction qui soit entièrement authentique. Nous avons reconstruit la forteresse de Louisbourg car tous les plans étaient disponibles dans les Archives de Paris et cela, en plus du travail archéologique que nous avons effectué, nous a permis de reconstruire la forteresse en toute authenticité.

Habituellement, nous ne faisons pas de reconstruction. Nous préférons soit stabiliser le site actuel ou le rénover, c'est-à-dire restaurer l'établissement déjà existant.

M. Borrie: C'est ce dont j'avais peur. Merci, monsieur le président.

[*Texte*]

The Chairman: Mr. St. Pierre.

Mr. St. Pierre: Mr. Chairman, because of another meeting I was not here for the opening statement.

The Chairman: There was no opening statement, Mr. St. Pierre.

Mr. St. Pierre: I have some questions here concerning the Canadian Wildlife Service. Are there any Canadian Wildlife people here tonight?

Mr. Gordon: Mr. St. Pierre, the Canadian Wildlife Service is no longer within this department. Under the transfer of duties which was announced last fall, Canadian Wildlife Service was transferred to the Department of Forestry and Fisheries, and will become a part of the new Department of the Environment.

Mr. St. Pierre: Thank you. That shortens my questions considerably.

I have just one question and I realize that you cannot answer whether this will be declared a park or not, as a matter of government policy, and you cannot answer it. But I wonder if you could give the committee any information concerning the possible use of the sea-bed in the Strait of Georgia as an underwater marine park. Have investigations been made as to feasibility, plans in readiness, so to speak, if the government should so decide to proclaim it?

Mr. Gordon: Yes, sir. We commissioned a report by Howard Paish and Associates of Vancouver to do a preliminary reconnaissance of the Strait of Georgia and to make recommendations as to what might be done in the way of a marine park in the strait. This report has been filed with us. I might say in parenthesis here that the state of the art so far as marine parks is concerned is very much in its infancy. The Japanese, the Americans and the Australians and some others have done a bit of work on this, but I think they would be the first to admit that they are very much on the threshhold of developing the concept of marine parks.

There is a task force now looking into this, attempting to define more precisely the broad conceptual ideas that Paish and Associates have presented to us, and we are working in collaboration with the officials of the Department of Forestry and Fisheries, with the Department of Energy, Mines and Resources and we hope at the appropriate time, of course, to involve the province fully in this project. But at this time, sir, I cannot really say very much more than that in specific terms because it is very much in a state of development, of refinement and so on.

Mr. St. Pierre: In what way would the province become involved in this? These waters and the sea-bed beneath them are presumably exclusively under federal control, according to the Supreme Court decision.

Mr. Gordon: Yes. According to the Supreme Court decision, as I think you know, there were some restrictions on this and this included the bays and estuaries of various kinds. Some of these areas, of course, are of very great interest in terms of the marine park concept. Secondly of course, for a park administration and for interpretation buildings for reception of visitors and things of this kind,

[*Interprétation*]

Le président: M. St-Pierre.

M. St-Pierre: Monsieur le président, à cause d'une autre réunion je n'ai pas pu être ici pour entendre la déclaration d'ouverture.

Le président: Il n'y a pas eu de déclaration d'ouverture, monsieur St-Pierre.

M. St-Pierre: J'ai quelques questions à poser en ce qui a trait au Service canadien de la faune. Y a-t-il des représentants de ce service ici ce soir?

M. Gordon: Monsieur St-Pierre, le Service canadien de la faune ne fait plus partie de notre Ministère. Par suite du transfert de fonctions qui a été annoncé l'automne dernier, le Service canadien de la faune a été transféré au ministère des Pêches et Forêts et fera partie éventuellement du nouveau ministère de l'Environnement.

M. St-Pierre: Merci. Cela raccourcit énormément le nombre de questions que je voulais poser.

Je n'ai qu'une seule question et je me rends compte que vous ne pouvez pas nous dire si cela deviendra un parc ou non, puisqu'il s'agit de politique gouvernementale et que vous ne pouvez pas y répondre. Mais je me demande si vous pourriez donner au Comité tout renseignement touchant l'utilisation possible du sous-marin B3 de Georgia comme parc sous-marin. Est-ce que des enquêtes ont été faites sur la rentabilité d'un tel projet, est-ce que des plans sont en préparation, pour ainsi dire, si le gouvernement décidait qu'il en soit ainsi?

M. Gordon: Oui, monsieur. Nous avons demandé à la firme *Howard, Paish et Associés*, de Vancouver, d'effectuer un relevé préliminaire du détroit de Georgia et de présenter des recommandations touchant ce qui peut être fait pour créer un parc sous-marin dans le détroit. Ce rapport nous a été présenté. Je peux ajouter entre parenthèses que la technique touchant l'établissement de parcs sous-marins et présentement particulièrement jeune. Le Japon, les États-Unis et l'Australie et certains autres pays ont déjà fait un peu de travail dans ce domaine. Je crois qu'ils seront les premiers à admettre qu'ils sont vraiment au tout début de l'élaboration du concept des parcs sous-marins.

Il y a présentement un groupe de travail qui étudie cette question, qui essaie de définir d'une manière plus précise le concept général que la firme *Howard Paish & Associates* nous ont présenté nous travaillons en collaboration avec les représentants du ministère des Pêches et Forêts, le ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources et nous espérons qu'en temps voulu, bien entendu, nous pourrons mettre en cause la province complètement dans ce projet. Mais présentement, monsieur, je ne peux vraiment pas vous en dire plus en termes détaillés car nous sommes encore aux phases préliminaires.

M. St-Pierre: De quelle manière la province deviendrait-elle en cause dans ce projet? Les eaux dont il est question et le lit maritime situé sous ces eaux sont, par hypothèse, sous le contrôle exclusif du gouvernement fédéral, selon la décision de la Cour suprême.

M. Gordon: Oui. Aux termes de la décision de la Cour suprême, selon les renseignements que j'ai en main, il y a eu certaines restrictions à ce sujet et cela comporte les baies et les estuaires de différentes sortes. Certains de ces secteurs bien entendu, présentent des intérêts particulièrement importants en ce qui a trait au concepte des parcs sous-marins. Deuxièmement, il nous faut, bien entendu,

[*Text*]

we must have a landbase for our operations. This brings us into the provincial domaine.

• 2135

Over and beyond that, of course, it is essential that the highest possible level of environmental quality in the marine environment be maintained and this, of course, is directly influenced by what happens on the land, the effluent that pours into the oceans, etc., etc., these kinds of things.

Mr. St. Pierre: How many countries have developed underwater parks?

Mr. Gordon: I stand to be corrected by my experts but the Japanese, I think, if they did not pioneer, have certainly done a great deal of work on this. The Americans have done a good deal of work on their coasts and in Hawaii. The Australians have also developed parks. Broadly speaking, these have been relatively small areas that have really developed as extensions of parks that already existed on the land side.

The Honourable Jack Davis, Minister of Fisheries and Forestry, initiated a symposium last year that was attended by a number of experts including the world-famous Jacques Cousteau. This whole question was answered. The Japanese were represented; the Americans were represented. There was a very broad representation of quite knowledgeable people in this field and this contributed a great deal to the Canadian thinking.

Broadly speaking it is fair to say that these experts drawn from nations across the world felt that Canada had an outstanding opportunity to take an initiative in marine parks. I will not venture to quote Captain Jacques Cousteau exactly, but he said something to the effect that for most European countries it was far too late to attempt to do anything on anywhere close to the scale that was still represented as an opportunity for Canada because of the relative freedom from pollution in our off-sea waters. Also, it is important to think of the fact that Canada has one of the longest coastlines in the world fronting on three oceans as well as the frontage that we have on these great inland seas of ours, by the Great Lakes.

Mr. St. Pierre: You have said that these studies are in the preliminary stages and there is not a great deal you can tell us as to the form that such a park or parks might take. Do you conceive of the creation of an underwater park in the near future as being essentially an active preservation for heavy public use far in the future or is it possible that there could be considerable public use immediately? For the public to reach the floor of a lake, even in comparatively shallow water, is not easy, it is confined to rather a few people.

[*Interpretation*]

aux fins de l'administration du parc et pour les édifices nécessaires à l'accueil des visiteurs et autres choses du genre, il nous faut avoir un terrain en littoral pour appuyer l'exploitation du parc sous-marin. Cela nous amène dans le territoire provincial.

En plus de toutes ces raisons, bien entendu, il est essentiel que la plus haute qualité possible de l'environnement soit maintenue pour le plus grand bien de l'environnement maritime et cela, bien entendu, reçoit l'influence directe de ce qui se produit sur terre, ce qui est déversé dans les océans et ainsi de suite.

M. St-Pierre: Combien de pays ont créé des parcs sous-marins?

M. Gordon: Les spécialistes qui m'accompagnent me corrigeront si je fais erreur, mais le Japon, je crois, s'il n'a pas été le chef de file, a certainement fait beaucoup de travail dans ce domaine. Les États-Unis ont fait beauboup de travail à ce point de vue le long de leur littoral et à Hawaii. L'Australie a aussi créé des parcs. En termes généraux, il s'agit là de secteurs passablement petits qui ont été, de fait, développés à titre d'extensions de parcs qui existaient déjà sur le littoral.

L'honorable Jack Davis, ministre des Pêches et Forêts, a présidé un symposium, l'an dernier, auquel assistait un certain nombre de spécialistes, y compris des spécialistes bien connus, M. Jacques Cousteau. Toute cette question y a été discutée. Le Japon était représenté les États-Unis y étaient aussi. Il y a eu une représentation très vaste de personnes particulièrement informées dans ce domaine et cela a contribué beaucoup à l'élaboration du concept canadien dans ce domaine.

En termes assez généraux, il est juste de dire que ces spécialistes venant de différents pays de par le monde ont cru que le Canada avait une occasion exceptionnelle d'agir comme chef de file dans le domaine des parcs maritimes. Je n'irai pas jusqu'à essayer de citer avec précision les paroles du capitaine Jacques Cousteau, mais il a dit à peu près ceci: Pour la plupart des pays européens, il est beaucoup trop tard pour essayer de faire quoi que ce soit qui puisse se comparer à ce que le Canada peut faire dans ce domaine, à cause de l'absence relative de pollution dans nos eaux côtières. De plus, il est important de prendre note du fait que le Canada a un des littoraux côtiers le plus long du monde faisant face à trois océans auquel s'ajoute le littoral que nous avons le long de ces grandes mers intérieures, les Grands lacs.

M. St-Pierre: Vous avez déclaré que ces études sont encore aux phases préliminaires et qu'il n'y a pas grand chose que vous pouvez nous dire en ce qui a trait aux modalités qu'un tel parc ou de tels parcs pourraient prendre. Croyez-vous en la création d'un parc sous-marin dans un avenir assez près, comme étant, fondamentalement, un moyen très actif de conservation pour une utilisation publique importante dans l'avenir ou est-il possible qu'un tel parc puisse accommoder un vaste public immédiatement? Pour que le public en général puisse atteindre le lit d'un lac, même dans les eaux relativement peu profondes, cela n'est pas facile et cela se limite à un nombre assez restreint de personnes.

[*Texte*]

Mr. Gordon: Yes, sir. Yes, there is a very definite limit if you think of an underwater park as accessible only to a person in a scuba diving set or in midget submarine.

Some new techniques are coming along that were mentioned in this symposium that I referred to: the idea of a tube of some kind that would be underwater with glass bubbles offering opportunities to observe from the sea bed, in the shallower areas, the quite remarkable sea life that is available in some parts of the Georgia Straits.

• 2140

In Wye Marsh, for example, we are building an underwater viewing room to enable people to see all the myriad life that is available in marshes and swamps generally. There are of course the glass-bottom boat kind of thing that can be employed. There are submersible craft of various kinds. Of course the technology is very new on this. But thinking ahead 10, 15 years or so, and apart from this altogether, just on the littoral of an area of this kind, a very great deal could be done to open to the average land-based citizen some opportunity to appreciate the diversity and complexity of what exists both on and beneath the waters in a case such as Georgia Strait.

Mr. St. Pierre: Mr. Chairman, I will not pursue this now, but I would hope that next year perhaps we will have some very detailed plans put before us in this respect.

The Chairman: Thank you, Mr. St. Pierre. Gentlemen, the Chair will excuse anyone who wishes to leave now. The Chair has three or four questions of a purely local interest relating to the Province of Quebec—very short. Are there further questions from any other members?

Mr. Sulatycky: I have a great number of other questions, Mr. Chairman, but I think that on this one night of the year perhaps the National Hockey League may be more important than national parks to some people.

The Chairman: I would like to ask a couple of short questions. The Nature Interpretation Centre at Midland, Ontario, is under the Wildlife Service. Is that correct? Even though it is a park, it is under the Wildlife Service.

Mr. Gordon: That is right.

The Chairman: Are there other such nature areas in Canada?

Mr. Gordon: Yes, there are indeed, sir. There are a number of areas that are set aside for this purpose in the Northwest Territories. For example, the Thelon Game Sanctuary, and there are others.

The Chairman: If there is a question of having any other areas set aside, it would go through the other department.

Mr. Gordon: Right.

The Chairman: Are there any plans at all at the moment to do something about the historic fort at Caughnawaga? Could anyone answer that?

Mr. Bennett: Mr. Chairman, we are making as found drawings this year of the rectory at Caughnawaga, and as you may know, we have participated in the renovation of the wiring there, the electrical system. But other than that and the as found drawings, there are no plans in the immediate future.

[*Interprétation*]

M. Gordon: Oui, monsieur. Oui, il y a une limite précise si vous pensez à un parc sous-marin car ce parc ne sera accessible qu'à un plongeur équipé d'un scaphandre autonome ou se déplaçant dans un sous-marin miniature.

Certaines nouvelles techniques sont développées présentement et ont été mentionnées lors du symposium dont je vous ai parlé tout à l'heure. L'idée d'un tube fabriqué d'un certain matériel qui serait situé sous l'eau et qui comporterait des vitres permettant d'observer à partir du lit sous-marin, dans les secteurs d'eau peu profonde, la vie sous-marine particulièrement intéressante que l'on peut trouver dans certains secteurs du détroit de Georgia.

A Wye Marsh, par exemple, nous construisons présentement une salle sous-marine qui permettra aux gens de voir la vie dans les marais en général. On peut aussi utiliser les embarcations dont le fond est en verre. Il y a divers genres d'embarcation submersible. Les techniques de ce genre sont relativement nouvelles. Si l'on regarde cependant 10 ou 15 années en avant, seulement sur le litoral d'une région de ce genre, beaucoup de choses pourraient être faites pour donner aux citoyens moyens l'occasion de se rendre compte de la diversité de la complexité de ce qui existe tant sur l'eau que sous l'eau dans des endroits comme le détroit de Georgia.

M. St. Pierre: Monsieur le président, je n'insisterai pas là-dessus maintenant, mais j'espère que des projets détaillés pourront nous être présentés l'année prochaine à cet égard.

Le président: Merci, Monsieur St. Pierre. Messieurs, le président excusera quiconque veut partir maintenant. J'ai deux ou trois questions très courtes d'intérêt strictement local concernant la province de Québec. Y a-t-il des membres du Comité qui désirent poser d'autres questions?

M. Sulatycky: J'aurais beaucoup d'autres questions, monsieur le président, mais je crois que ce soir la ligue nationale de hockey est peut-être plus importante que les parcs nationaux pour certaines personnes.

Le président: Je voudrais poser quelques courtes questions. Le centre d'interprétation de la nature à Midland en Ontario relève du service de la faune, n'est-ce pas? Même si c'est un parc, il relève du service de la faune.

M. Gordon: C'est exact.

Le président: Y a-t-il d'autres endroits de ce genre au Canada?

M. Gordon: Il y en a certainement monsieur. Il y a plusieurs régions qui sont réservées pour ce genre de chose dans les Territoires du Nord-Ouest. Il y a le sanctuaire d'animaux sauvages de Thelon, en autres.

Le président: S'il était question de réserver d'autres régions de ce genre, ce serait l'autre organisme qui s'en occuperait?

M. Gordon: C'est exact.

Le président: Projette-t-on présentement de faire quelque chose au sujet du fort historique à Caughnawaga? Quelqu'un veut-il répondre à cette question?

M. Bennett: Monsieur le président, nous avons trouvé cette année les desseins de la cure à Caughnawaga, et comme vous le savez sans doute, nous avons participé à la rénovation du filage et du système électrique à cet endroit. Sauf cela et les desseins originaux, il n'y a pas de projets pour l'avenir immédiat.

[*Text*]

The Chairman: Perhaps I should have raised this with you in private, Mr. Bennett, but you are probably aware that a very valuable artifact was stolen from the Jesuit Museum in the fort at Caughnawaga, the rectory at Caughnawaga. It was a wampum belt dating back to 1680 or something. Apparently there is an indication that there is knowledge of where this belt is located. Would there be any inclination on the part of the department to offer a reward for this?

Mr. Bennett: This, Mr. Chairman, would seem to be a matter for the police if somebody has some knowledge of where this is.

Mr. Gordon: Mr. Chairman, maybe I could just throw in here that it is something that I think the Indian Affairs side of the program would be greatly interested in.

The Chairman: Is there any plan to introduce—this is along the line of questioning that Mr. Sulatycky had—is there any plan to introduce a different category of national parks that would perhaps be called a different name, or is this a matter of policy?

Mr. Gordon: In the policy that was introduced by Mr. Laing I think in 1965, if I am right, there was a discussion of the possibility of different categories of parks, some of which would occupy a smaller area of land, some of which might be more precisely oriented toward recreational pursuits. The government has not reached a decision on this nor made an announcement as yet.

• 2145

The Chairman: I wish to make one further local pitch. A very dramatic and now famous Fenian Raid took place at Trout River in Huntingdon County and we have had a great deal of difficulty persuading your department that a suitable commemorative plaque should be erected. The answer that has been forwarded to the local historical society from your department has been that other Fenian Raids have been commemorated—that this one was one of several, that one had been commemorated and therefore this one did not really need to be commemorated by any special plaque. In addition, your view was supported by the Board of Commissioners or the Historic Sites Board, whatever the name of this board is. Would there be any tendency on your part to reconsider this particular Fenian Raid commemoration at Trout River.

Mr. Bennett: Mr. Chairman, I would like to say that this was not any decision on the part of the National Historic Sites Service of the Department of Indian Affairs and Northern Development. The question of the Fenian Raid was first referred to the Historic Sites and Monuments Board of Canada some considerable time ago, I would say about 15 years ago, was looked at then, and the board did at that time recommend to the Minister that the Fenian Raids were not of national historic significance. When this matter was raised again very recently it was brought back to the board again and they did take a very, very careful look at this. I can say that both Quebec members were present at the time the discussion took place, and the board did re-affirm its previous view that in the absence of any further information that had previously been supplied to it they still could not see that this particular Fenian Raid was of national historic significance. It was a board recommendation which the Minister accepted.

[*Interpretation*]

Le président: J'aurais peut-être dû m'entretenir là-dessus avec vous en particulier, Monsieur Bennett, mais vous savez probablement qu'un objet de très grande valeur a été volé dans le musée des Jésuites dans le fort de Caughnawaga, c'est-à-dire la cure de Caughnawaga. Il s'agit d'une ceinture wampoum qui remonte à environ 1680. Il semble que quelqu'un sait où se trouve cette ceinture. Le ministère a-t-il l'intention d'offrir une récompense à celui qui la retournerait?

M. Bennett: Monsieur le président, il semble que ce serait à la police de régler cette question, si quelqu'un sait où se trouve l'objet.

M. Gordon: Monsieur le président, puis-je dire que le secteur des Affaires indiennes du programme s'intéresserait probablement beaucoup à cette affaire.

Le président: Voici une question qui s'apparente à celle de M. Sulatycky: projetez-vous d'établir une catégorie différente de parcs nationaux qui porterait peut-être un autre nom, ou s'agit-il là d'une question de politique?

M. Gordon: Dans la politique qui a été établie par M. Laing en 1965, sauf erreur, on a parlé de la possibilité de diverses catégories de parcs, dont certains auraient une surface moins grande et seraient surtout consacrés aux loisirs. Le gouvernement n'a pas pris de décision à ce sujet et aucune annonce n'a été faite.

Le président: Je voudrais poser une autre question d'intérêt local. Un très dramatique et maintenant célèbre Raid Fénian a eu lieu à la rivière à la truite dans le comté de Huntingdon et nous avons eu beaucoup de difficulté à persuader votre ministère qu'une plaque commémorative convenable devait y être érigée. Votre ministère a dit en guise de réponse à la société historique locale que d'autres Raids Fénians ont été commémorés, que celui-là n'en était qu'un d'entre beaucoup d'autres, il y en avait déjà eu un de commémoré et qu'il n'était donc pas nécessaire que celui-là soit commémoré par une plaque spéciale. En outre, vous avez été appuyés par les commissaires de la Commission des sites historiques, quel que soit le nom de cette Commission. Serait-il possible que vous vous penchiez de nouveau sur la question de la commémoration de ce Raid Fénian particulier à la rivière à la truite.

M. Bennett: Monsieur le président, je dois dire que cette décision n'a pas été prise par le service des sites historiques nationaux du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien. Il y a déjà un certain temps, je dirais environ quinze ans, que la Commission des sites et monuments historiques du Canada a été saisie de la question de ce Raid Fénian; elle l'a étudié à ce moment-là, et elle a exprimé au ministre l'avis que les Raids Fénians n'avaient pas une importance historique nationale particulière. Lorsque cette question a été soulevée de nouveau récemment, la Commission en a de nouveau été saisie et elle a étudié cette affaire très attentivement. Je dois dire que les deux membres du Québec étaient présents lors des entretiens, et la Commission a de nouveau déclaré qu'en l'absence de renseignements supplémentaires, elle ne croyait pas que ce Raid Fénian particulier avait une importance historique nationale. Cette recommandation de la Commission a été acceptée par le ministre.

[*Texte*]

The Chairman: Thank you, Mr. Bennett.

I wonder if you could give me an idea of what the visitor access to the Fort Lennox Island estimate of $500,000 would cover. Is this a bridge? It is on page 10-48 of the estimates.

Mr. Gordon: It covers land acquisition. A feasibility study is going on. We are hoping to be able to substitute access by foot rather than having to rely on the ferry. The $500,-000 is an estimate of the cost which might be involved.

The Chairman: Of a bridge?

Mr. Gordon: Of land acquisition on the other side, as well as construction of a foot bridge.

The Chairman: Thank you very much. Are there any further questions, gentlemen? If not, the meeting is adjourned.

[*Interprétation*]

Le président: Merci, monsieur Bennett.

Je me demande si vous pouvez me dire à quoi servirait le crédit de $500,000 pour l'accès des visiteurs à Fort Lennox Island. S'agit-il d'un pont? Ce poste figure à la page 10-49 du budget des dépenses.

M. Gordon: Il s'agit de l'achat de terre. Une étude de rentabilité est en cours. Nous espérons que les visiteurs pourront se rendre sur l'île à pied, plutôt qu'à l'aide du transbordeur. Les $500,000. sont une estimation du coût probable.

Le président: D'un pont?

M. Gordon: De l'achat de terre de l'autre côté, ainsi que de la construction d'un pont pour les piétons.

Le président: Merci beaucoup. S'il n'y a pas d'autres questions, messieurs, la séance est levée.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 20

Thursday, May 20, 1971

Chairman: Mr. Ian Watson

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 20

Le jeudi 20 mai 1971

Président: M. Ian Watson

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Indian Affairs and Northern Development

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Affaires indiennes et du développement du Nord canadien

RESPECTING:

Estimates 1971-72, Department of Indian Affairs and Northern Development

CONCERNANT:

Le Budget des dépenses 1971-1972, ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

Third Session

Twenty-eighth Parliament, 1970-71

Troisième session de la

vingt-huitième législature, 1970-1971

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 20

Thursday, May 20, 1971

Chairman: Mr. Ian Watson

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 20

Le jeudi 20 mai 1971

Président: M. Ian Watson

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Indian Affairs and Northern Development

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Affaires indiennes et du développement du Nord canadien

RESPECTING:

Estimates 1971-72, Department of Indian Affairs and Northern Development

CONCERNANT:

Le Budget des dépenses 1971-1972, ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien

---

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

Third Session

Twenty-eighth Parliament, 1970-71

Troisième session de la

vingt-huitième législature, 1970-1971

23909—1

STANDING COMMITTEE ON INDIAN AFFAIRS AND NORTHERN DEVELOPMENT

Chairman: Mr. Ian Watson

Vice-Chairman: Mr. Paul St. Pierre

Messrs.

Badanai
Barnett
Borrie
Buchanan
Cadieu
Morison
Nielsen
Orange
Paproski
Rock
Gundlock
Marchand (*Kamloops-Cariboo*)
Matte
McBride
Simpson
Sulatycky
Thomson (*Battleford-Kindersley*)
Yewchuk—(20).

(Quorum 11)

COMITÉ PERMANENT DES AFFAIRES INDIENNES ET DU DÉVELOPPEMENT DU NORD CANADIEN

Président: M. Ian Watson

Vice-président: M. Paul St. Pierre

Messieurs

Le greffier du Comité

J. H. Bennett

Clerk of the Committee

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente au siège d'Information Canada, Ottawa, Canada

MINUTES OF PROCEEDINGS

Thursday, May 20, 1971.
(22)

[*Text*]

The Standing Committee on Indian Affairs and Northern Development met this day at 9.55 a.m., the Chairman, Mr. Watson, presiding.

Members present: Messrs. Badanai, Barnett, Borrie, Buchanan, Orange, Simpson, St. Pierre, Sulatycky, Watson, Yewchuk.—(10)

Witness: From the Department of Indian Affairs and Northern Development: Messrs. J. B. Bergevin, Assistant Deputy Minister (Indian and Eskimo Affairs); R. F. Battle, Assistant Deputy Minister (Finance and Administration; D. G. Cromb, Director, Education Branch; J. G. McGilp, Director, Community Affairs Branch; J. W. Churchman, Director, Liaison and Research.

The Committee resumed consideration of the Estimates 1971-72 for the Department of Indian Affairs and Northern Development.

Item 1—*Program Expenditures*—Stand.

Items 60, 65 and 70—*Conservation Program*—Stand.

The Chairman called—*Indian and Eskimo Affairs Program*—

Item 5—Operating Expenditures—$199,630,000

Item 10—Capital Expenditures—$56,118,000

Item L15 to increase to $19,050,000 the amount of the Indian Economic Development Account $8,000,000.

The Chairman introduced Mr. J. B. Bergevin, Assistant Deputy Minister (Indian and Eskimo Affairs), who introduced his associates.

In accordance with a motion passed at a meeting held on Thursday, November 26, 1970, the following answers to questions by the Committee at previous meetings on the Estimates 1971-72, tabled in English only by Mr. Battle, are printed as appendices to this day's Minutes of Proceedings and Evidence:

How many Treaty Indians are attending (a) high school, (b) university (if possible on a provincial breakdown)? (*See Appendix "G"*)

What is the Department's policy regarding the provision of water and sewage facilities with new homes? Is it true that statements were made some 2-3 years ago that all houses would be equipped with water and sewage facilities within five years? (*See Appendix "H"*)

What measures did the Department take to ensure that native students attending high school and university in isolated areas received information about summer job opportunities? (*See Appendix "I"*)

Federal Financial Support to Indian and Eskimo Organizations. (*See Appendix "J"*)

PROCÈS-VERBAL

Le jeudi 20 mai 1971.
(22)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des affaires indiennes et du développement du Nord canadien se réunit ce matin à 9h55. Le président, M. Watson, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Badanai, Barnett, Borrie, Buchanan, Orange, Simpson, St-Pierre, Sulatycky, Watson, Yewchuk.—(10)

Témoins: Du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien: MM. J. B. Langevin, sous-ministre adjoint (Affaires indiennes et esquimaudes); R. F. Battle, sous-ministre adjoint (Finance et Administration); D. G. Cromb, directeur, direction de l'éducation; J. G. McGilp, directeur, direction des affaires communautaires et J. W. Churchman, directeur, liaisoin et recherche.

Le Comité reprend l'étude des prévisions budgétaires 1971-1972 concernant le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien.

Crédit 1—*Dépenses du programme*—réservé.

Les crédits 60, 65 et 70—*Programme de la conservation*—réservés.

Le président met en délibération—*Le programme des affaires indiennes et esquimaudes*—

Crédit 5—Dépenses de fonctionnement—$199,630,000.

Crédit 10—Dépenses d'investissement—$56,118,000.

Le crédit L15—pour porter à $19,050,000 le montant du compte de $8,000,000 pour le développement économique des Indiens.

Le président présente M. J. B. Bergevin, sous-ministre adjoint (Affaires indiennes et esquimaudes), qui présente ses collègues.

Conformément à une motion adoptée à une séance tenue le jeudi 26 novembre 1970, les réponses suivantes aux questions posées par le Comité aux séances précédentes sur les prévisions budgétaires 1971-1972, déposées en anglais seulement par M. Battle, sont imprimées en appendices aux procès verbaux et aux témoignages de ce jour:

Combien y-a-t-il d'Indiens assujettis au traité qui vont (a) à l'école secondaire (b) à l'université (par province si possible)? (*Voir appendice «G»*)

Quelle est la politique du ministère concernant l'installation des services d'aquéduc et d'égout adaptés aux nouvelles maisons? Est-il exact que l'on a déclaré il y a deux ou trois ans que toutes les maisons seraient munies de services d'aqueduc et d'égouts au cours des cinq années suivantes? (*Voir appendice «H»*)

Quelles mesures le ministère a-t-il prises pour s'assurer que les étudiants autochtones qui vont à l'école secondaire et à l'université dans des régions isolées ont été mis au courant des possibilités concernant les postes d'été? (*Voir appendice «I»*)

Aide financière fédérale aux organismes indiens et esquimaux. (*Voir appendice «J»*)

Mr. Rock, M.P., concerning Grants for Indian language studies. (*See Appendix "K"*)

Mr. Thompson, M.P. (*Battleford-Kindersley*), How many Indians applied to the Farm Credit Corporation for loans? How many applications were (a) accepted (b) rejected? What alternative means of financing are available to native people? (*See Appendix "L"*)

The witnesses were questioned on the Indian Eskimo Affairs Program.

At 11.00 a.m., the Committee adjourned to Tuesday, May 25, 1971.

Question de M. Rock, député, concernant les subventions accordées pour l'étude de la langue indienne. (*Voir appendice «K»*)

Question de M. Thompson, député, (*Battleford-Kindersley*). Combien d'Indiens ont sollicité des prêts à la Société du crédit agricole? Combien de demandes ont été (a) acceptées (b) rejetées? Quels sont les autres moyens de financement dont peuvent disposer les Autochtones? (*Voir appendice «L»*)

Les témoins répondent aux questions sur le programme des affaires indiennes et esquimaudes.

A 11h00 du matin, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mardi 25 mai 1971.

Le greffier du Comité

J. H. Bennett

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Thursday, May 20, 1971.

• 0954

[*Texte*]

The Chairman: Gentlemen, we will call the meeting to order. As previously agreed, we are allowing Votes 1, 60, 65 and 70 to stand, and we are going on to the Indian and Eskimo Affairs Program, Votes 5, 10 and L15, listed on page 10-10 of the Blue Book of Estimates.

We are pleased to have with us this morning, Mr. J. B. Bergevin, Assistant Deputy Minister of Indian and Eskimo Affairs. Mr. Bergevin, you may wish to introduce your associates before you give us a statement.

Mr. J. B. Bergevin (Assistant Deputy Minister, Indian and Eskimo Affairs): To my right here, Mr. John G. McGilp, Director of Community Affairs Branch; Mr. George D. Cromb, Director of Education and the program; Mr. R. F. Battle, Administration in the Department; and, Mr. E. Parker, Financial Adviser.

The Chairman: Mr. Bergevin is not apparently going to make a statement, so if members are ready with their questioning, he is prepared to receive them.

• 0955

Mr. R. F. Battle (Assistant Deputy Minister, and Finance Administration, Department of Indian Affairs and Northern Development): Mr. Chairman, there is some material that we are going to table in response to questions that were raised at the previous meetings.

The Chairman: Is it unanimously agreed that the material which Mr. Battle has be tabled

Some hon. Members: Agreed.

Mr. St. Pierre: What material is this?

Mr. Battle: There was a question asked on how many treaty Indians are attending high school, university and so on—a provincial breakdown, what is the department's policy regarding the provision of water and sewage facilities with new homes, what measures did the department take to ensure that native students attending high school and universities in isolated areas received information about summer job opportunities, on what basis is federal financial support provided to Indian and Eskimo associations. Mr. Rock asked a question in regard to grants for Indian language studies, and Mr. Thomson in respect to farm credit corporation loans.

The Chairman: Is it agreed to attach this as an appendix to today's Minutes?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Barnett.

Mr. Barnett: Mr. Chairman, I could not think of any question I wanted to ask about the Indian Affairs Branch this morning, but a quick reflection opens up one or two

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le jeudi 20 mai 1971

[*Traduction*]

Le président: Messieurs, à l'ordre s'il vous plaît. Comme nous l'avions décidé, nous laissons de côté les crédits 1, 60, 65 et 70; nous étudierons le programme des Affaires indiennes et esquimaudes, crédit 5, 10 et L-15, énumérés à la page 1011 du Livre bleu.

Nous sommes heureux d'avoir parmi nous ce matin M. J.-B. Bergevin, sous-ministre adjoint des Affaires indiennes et esquimaudes. Monsieur Bergevin, vous désirez peut-être nous présenter les gens qui vous accompagnent avant de faire une déclaration.

M. J.-B. Bergevin (sous-ministre adjoint, Affaires indiennes et esquimaudes): A ma droite, M. John-G. McGilp, directeur, Direction des Affaires communautaires; M. George-D Cromb, directeur des services d'éducation et du programme; M. R.-S. Battle, administration; M. E. Parker, conseiller financier.

Le président: M. Bergevin ne fera pas de déclaration d'ouverture; si vous êtes prêts à lui poser des questions, il vous répondra.

M. R. F. Battle (sous-ministre adjoint, administration et finance, ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien): Monsieur le président, nous avons des documents à présenter pour répondre aux questions qui ont été soulevées lors de réunions précédentes.

Le président: Êtes-vous d'accord pour que les documents qu'a apportés M. Battle soient présentés?

Des voix: Oui.

M. St. Pierre: De quels documents s'agit-il?

M. Battle: On a demandé combien d'Indiens visés par les traités fréquentaient les écoles secondaires, les universités et le reste; quelle est la ligne de conduite du ministère quant aux services d'eau et d'égout pour les nouvelles demeures; quelles mesures le ministère a prises pour assurer que les étudiants indiens fréquentant les écoles secondaires et les universités dans des régions isolées reçoivent des renseignements quant aux possibilités d'emploi d'été; sur quoi le gouvernement fédéral se base-t-il pour accorder un appui financier aux associations indiennes et esquimaudes. M. Rock a posé une question quant aux subventions pour l'étude de la langue indienne et M. Thomson quant aux prêts de la société de crédit agricole.

Le président: Êtes-vous d'accord pour que l'on annexe ces documents aux témoignages d'aujourd'hui?

Des voix: Oui.

Le président: Monsieur Barnett.

M. Barnett: Voici ce que j'aimerais savoir.

Une question a été soulevée lors de notre première réunion, c'est-à-dire la réunion qui a précédé celle que

[*Text*]

areas I would like to ask about. If you will allow me, Mr. Chairman, please tell me when I have had my turn.

There was a question which came up in a general way at our first meeting, that is the one prior to the one we had with the Conservation Branch, and I think one of the documents that have just been tabled is related to that.

I would like to ask one or two questions arising out of some correspondence and discussions I had with the branch last year, which have borne fruit to the extent that there has recently been distributed by the branch a book which was published in the Nutka or Sheshaht language with accompanying English phrases, an English translation of it. This was based originally on a script developed by Dr. Sapir and produced with one of the Sheshaht Indians in my constituency. I was pleased to see that he was recently featured in the local press as having presented copies of this book to some of the local schools.

Arising from that, I would like to make one or two inquiries as to just what kind of liaison exists with the National Museum of Man in this area of helping to preserve and encourage the development of the use of and knowledge of the Indian languages. I am aware of a growing interest among the Indian people in this question. In some areas they have been losing their languages. In other cases, that has been quite apparent as a result of some of the meetings of this Committee last year when we were dealing broadly with the whole question of the education of Indian people and the question of their relationship to the general society and also the matter of the preservation of their culture.

This particular example that I was referring to I think was an ad hoc arrangement, and I have a feeling that quite a bit of the useful work being done by some of the people in the National Museum of Man, in the past least, has very often been more or less buried in the scientific community. On the other hand, the editor of publications for the museums indicated to me that they now hope to put out a lot of their publications in a format that will be attractive and will not look like something that is supposed to gather dust on a shelf.

I wonder if we could have some explanation of the existing arrangements and what people in the branch figure might be a future development along the lines of this particular example which to some degree might be followed.

• 1000

The Chairman: Mr. Cromb, perhaps you could answer that.

Mr. D. G. Cromb (Director, Education Branch): Thank you, Mr. Chairman. We have instituted a policy in the Education Branch to encourage the Indian people and publishers to become involved in the publishing of textbooks by Indian people, a policy whereby we have purchased the first 1,000 copies of a book which is applicable and which may be used by the Indian people of this country. These 1,000 books are distributed in our schools across Canada and museums as well. This is the first thing we have done to assist in this area. As for our direct communication with the museums, we do not have a direct link with the museums. We have a link with individuals in museums but we have no policy or agreement in the writing or purchase of books. We have

[*Interpretation*]

nous avons eue avec la direction de la conservation; je crois que l'un des documents qui a été déposé s'y rattache.

J'aimerais poser une ou deux questions relatives à la correspondance et aux discussions que j'ai eues avec la direction l'an dernier; cette dernière a récemment distribué un livre qui a été publié dans la langue Nutka Sheshaht; une traduction anglaise l'accompagne. Ce livre est basé sur un manuscrit de M. Sapir et a été réalisé grâce à l'un des Indiens Sheshaht de ma circonscription. J'ai été très heureux de voir que les journaux locaux ont déclaré qu'on avait présenté quelques copies ce de livre à des écoles locales.

J'aimerais savoir quel genre de lien on a avec le Musée national de l'homme qui aide à préserver et à encourager le développement de l'usage et la connaissance des langues indiennes. Je sais que les Indiens s'intéressent de plus en plus à cette question. Dans certaines régions, ils ont perdu leur langue. Dans d'autres cas, la chose a été très apparente à la suite de réunions que le comité a eues l'an dernier quand nous avons traité de toute la question de l'éducation du peuple indien et de la question de leurs relations avec la société en général de même que la préservation de leur culture.

L'exemple auquel je faisais allusion était je crois une entente ad hoc et j'ai l'impression qu'une grande partie du travail utile fait par les gens du Musée national de l'homme, dans le passé tout au moins, a été très souvent restreint à la collectivité scientifique. L'éditeur de publications pour les musées m'a annoncé qu'ils espèrent présenter plusieurs de leurs publications dans un format plus attrayant.

J'aimerais savoir si nous pourrions quelques explications concernant les ententes présentes et ce que les gens de la direction comptent faire à l'avenir.

Le président: Monsieur Cromb, peut-être pourriez-vous y répondre.

M. D. G. Cromb (Directeur, Direction de l'éducation): Merci, monsieur le président. Nous avons institué une politique dans la Division de l'éducation pour encourager les Indiens et les éditeurs à s'intéresser à la publication de livres des gens d'origine indienne, une politique par laquelle nous avons acheté les premières 1,000 copies d'un livre qui est applicable et qui peut être utilisé par les Indiens de ce pays. Ces 1,000 livres sont distribués dans nos écoles à travers le Canada et les musées. Ceci constitue la première chose que nous avons fait pour l'assistance dans ce domaine. En ce qui concerne notre communication directe avec les musées, nous n'avons pas de liens directs avec eux. Nous avons des liens avec les individus dans les musées mais nous n'avons pas de politique ou

[*Texte*]

research projects however in which museum staff are involved and have been involved for some time but again on an individual basis and there is no program or policy in this area.

Mr. Barnett: I am wondering whether some consideration might be given to developing a more direct liaison. I am quite happy about the results but it is more or less by accident that I happened to know this Indian chap quite well and through him got in touch with Dr. Arima at the museum and took up the question of having with the museum run, an additional run which would be financed by the branch. The economies of publication of course are obvious with the larger run and hopefully there may be other developments of this kind arising from the work of some of the ethnologists that might be overlooked inadvertently. I am wondering whether consideration could not be given to developing a more or less automatic exchange of information so that the branch has full knowledge of just what is being done by ethnologists either in the Indian or Eskimo field. Dr. Arima is now doing quite a bit of work in the Eskimo field, certainly in Northern Canada and I feel this matter would be an ongoing thing. I have not seen this publication in print as yet. I saw it in the typescript form before it was printed.

Mr. J. B. Bergevin (Assistant Deputy Minister): We can certainly look into this question of developing constant liaison as you said. We know that the museums have close rapport with the other program in our department, namely conservation and parks and I think it would be relatively easy to formalize the liaison.

Mr. Barnett: One reason I raised this question is there is a feeling among Indian people—this may be more true of the Kwakiutls and the Nutkas and some of the West Coast people the Haidas who have been meticulously examined by various scientists over a long period of years—that all of the benefits cultural and economic and so on tend to go to the sciences rather than to the Indian people who really have had their brains picked. It has been either a scholastic or financial or some other benefit to some scientist either in Canada or at Stanford University or Yale or Lord knows where and it does seem to me that the branch could be playing a very positive and useful role in ensuring that Indian people get recognition for the contribution that they make and could make. I was quite pleased to notice that Mr. Thomas was listed as a co-author of this publication but I have seen a lot of others that have been prepared as Ph.D. theses in which the person who really provided the fodder for the material was an anonymous individual. In some cases, there is quite a strong feeling of resentment among some of the Indian people about the fact that they have been used in that way.

• 1005

I could give you an answer if I may on research. We should be going to the Indian people themselves rather than to outsiders for the research. Any project we have now has been verified and approved by the Indian people

[*Interprétation*]

d'accord dans le domaine de l'écriture ou de l'achat de livres. Nous avons des projets de recherche cependant dans lesquels est compris le personnel du musée et cela pour un certain temps, mais de nouveau sur une base individuelle et il n'y a pas de programme ou de politique dans ce domaine.

M. Barnett: Je me demande si quelque considération peut être donnée à la révélation de liaisons plus directes. Je suis assez satisfait des résultats, mais c'est plus ou moins par accident que cela est arrivé de connaître cet acheteur indien assez bien et par lui toucher le docteur Arima et le musée et de soulever la question de faire ce tour de musées un tour additionel qui pourrait être financé par la Division. Les économies d'une publication sont bien entendu dans une plus large distribution et il peut y avoir heureusement d'autres choses de ce genre qui puissent arriver tirées du travail de certains ethnologistes qui peuvent être oubliés par inadvertance. Je me demande si on peut donner une considération à l'installation d'échanges plus ou moins automatiques d'informations afin que la Direction ait une connaissance entière de ce qui se fait par les ethnologistes soit dans le domaine indien ou esquimau. Le docteur Arima fait en ce moment un gros travail dans le domaine des Esquimaux, certainement dans le Nord du Canada et je pense que ce sujet est une chose à poursuivre. Je n'ai pas vu cette publication imprimée encore. Je l'ai vue écrite à la machine avant qu'elle soit imprimée.

M. J.-B. Bergevin (Vice-ministre adjoint): Nous pouvons certainement étudier cette question d'installation de liaisons constantes comme vous l'avez dit. Nous savons que les musées ont des rapports étroits avec les autres programmes de notre ministère, des conversations personnelles et des parcs et je pense que cela serait relativement facile de mettre ces liaisons en forme.

M. Barnett: Une des raisons pour laquelle j'ai soulevé cette question est qu'il y a un sentiment parmi les Indiens que cela peut être plus vrai du Kwakiutls et des Nutkas et certains des gens de la côté ouest les Haidas qui ont été étudiés méticuleusement par divers scientistes sur une longue période d'années. Tout cela contribue à la culture et à l'économie et tend par là à devenir une science plutôt que pour les Indiens qui en fait en ont par-dessus la tête. Cela a été soit un bien scolastique ou financier ou autre pour certains scientifiques soit au Canada soit à l'université Stanford ou de Yale ou de Dieu le sait où et il me semble que la division devrait jouer un rôle plus positif et plus utile d'assurer que les Indiens soient récompensés pour la contribution qu'ils ont faite et qu'ils pourraient faire. Je ne pourrais m'empêcher de notrer que M. Thomas a été coauteur de cette publication, mais j'en ai vu beaucoup d'autres qui ont préparé des thèses de doctorat où la personne qui a fourni en vérité tout le fond sujet était individu anonyme. Dans certains cas, il y a un sentiment très fort de ressentiment parmi les Indiens à cause du fait qu'ils ont été utilisés de cette sorte.

Je pourrais vous répondre après avoir fait quelques recherches. Nous devons aller aux indiens aux-mêmes plutôt qu'à des étrangers pour la recherche. Tout projet actuel a été vérifié et approuvé par les indiens avant

[*Text*]

before we go into a project of this nature. You will find the Indian people now being the key people in our research program and education anyway.

There are some other points in our cultural development program where we have done work in the area that you are suggesting. Mr. McGilp could perhaps answer you as well.

Mr. J. G. McGilp (Director, Community Affairs Branch, Department of Indian Affairs and Northern Development): Mr. Chairman, I could mention one or two projects that have been carried out this year to the point of ensuring that Indian people are involved in this kind of thing. I mention that Chief Peter Perro of the Afton Reserve in Nova Scotia did receive assistance from our cultural development division to conduct research jointly with a linguist at St. Francis Xavier University. This is leading to the design of a Micmac orthography and the preparation of literacy materials in the Micmac language for use in teaching Indian children and adults in the schools and in adult education classes. This is an example of the kind of thing I think Mr. Barnett is saying to ensure that Indian people are either carrying out the research or closely involved in it. A summer research project in the Kluane language in the Yukon Territory was assigned to an Indian student at the University of Victoria, Mr. Daniel Johnson. He was working under the direction certainly of Dr. H. J. Warkentyne, the linguist at that university.

I could describe several other things that have been carried out. We are moving into that field. I could tell that a standard orthography for Cree research project was carried out by a linguist at McGill University, Dr. Douglas Ellis. A Mohawk standard orthography research project is being conducted by Professor Wright at the University of Toronto and a Mr. Michaelson of Montreal. To go on further, in the Algonquin language, a Carleton University student, who is now an employee in our linguistic section, has been collecting linguistic data on tape and analysing it. The general policy of our cultural development division is to ensure that the employees there are of Indian origin. Our linguist is not, but he has an assistant who is. Although some of the work is being carried out by university people, it is largely now in close contact with, and wherever possible, actually by Indian people themselves.

The Chairman: Gentlemen, I think this morning we should limit our questions to 10 minutes per member. We have only one hour and I think it would be fair to everyone if we do this.

Mr. Barnett: I assume I have exhausted my first round, Mr. Chairman.

The Chairman: You have got another minute, Mr. Barnett.

Mr. Barnett: I will just ask one more question then because I would like to know what kind of liaison or contact the branch has with the universities. I would mention particularly the Institute of Indian Studies at the University of British Columbia where they are endeavouring to have Indian people involved. Are you in close relationship with that kind of field of work, and are you encouraging it in the universities?

[*Interpretation*]

d'être mis sur pied. Le rôle principal est joué par les indiens d'un programme de recherche et d'éducation.

Il y a quelques autres points dans notre programme de développement culturel ou nous avons fait quelques travaux dans le domaine que vous proposez. Monsieur McGilp pourrait peut-être vous répondre à ce sujet.

M. J. G. McGilp (directeur de la direction des affaires communautaires, ministère des Affaires indiennes et du nord canadien): Monsieur le président, je pourrais mentionner un ou deux programmes qui ont été entrepris cette année avec la participation des indiens. Le chef Peter Perro de la réserve Afton en Nouvelle-Écosse a reçu l'aide de notre division de développement culturel pour conduire des recherches en collaboration avec un linguiste à l'université St-François-Xavier. Les travaux ont pour but d'établir l'orthographe Micmac et de préparer les matériaux nécessaires dans la langue Micmac pour enseigner les enfants et les adultes indiens dans les écoles et dans les classes d'adulte. C'est un exemple du genre de chose mentionné par M. Barnett afin d'assurer que les indiens dirigent les recherches ou y participent de façon très active. Un programme d'étude de recherche dans la langue Kluane dans le territoire du Yukon a été assigné à un étudiant indien à l'université de Victoria, monsieur Daniel Johnson. Il travaille sous la direction du docteur A. H. Warkentyne le linguiste de cette université.

Je pourrais parler de plusieurs autres choses qui ont été entreprises. Cela bouge dans ce domaine. Je pourrais vous dire qu'un alphabet normalisé en langue Cree a été établi par un linguiste de l'université McGill, le docteur Douglas Ellis. Un projet de recherche en langue Mohawk a été entrepris par le professeur Wright à l'université de Toronto et par un M. Michaelson de Montréal. Pour aller plus loin, dans la langue algonquine, un étudiant de l'université Carleton, qui maintenant employé dans notre section de langue, à recueilli des documents linguistiques sur ruban et il en fait l'analyse. La politique générale de notre division de développement culturel est assuré que les employés qui sont là sont d'origine indienne. Notre linguiste ne l'est pas mais il a un aide un assistant qui y est. Mais si une partie du travail est menée à bien par des universitaires il se fait en collaboration étroite avec les indiens eux-mêmes et souvent ceci assume le rôle principal partout ou cela est possible.

Le président: Messieurs, je crois que ce matin nous devrions limiter nos questions à dix minutes par membre. Nous n'avons qu'une heure et je crois que cela serait plus juste ainsi.

M. Barnett: Alors je présume que j'ai terminé mon premier tour, monsieur le président.

Le président: Vous avez encore une autre minute monsieur Barnett.

M. Barnett: Je poserai une question supplémentaire seulement parce que j'aimerais connaître quel genre de liaison ou de contact la direction a établi avec ces universités. Je mentionnerai en particulier l'institut des études indiennes à l'université de Colombie-Britannique ou les essaies de s'assurer la participation indienne. Vous intéressez-vous de très près à ce genre de travail et encouragez-vous les universités?

[*Texte*]

Mr. Cromb: I have the contract with the Indian Centre at UBC. We hold the contract with them to operate the centre. As you realize, it is completely Indian. They have just appointed an Indian director and they have taken it themselves from the hands of UBC. It is in the hands now of Alf McKay, who is an Indian from BC. As you know, it is a teacher organization. Thirty professional educators, all Indians from Indian schools of BC, are operating it. We are very proud of what they are doing there.

Mr. Barnett: They have taken it over completely now.

Mr. Cromb: Yes, they have.

The Chairman: Mr. Yewchuk.

Mr. Yewchuk: Where are we?

• 1010

The Chairman: We are on Votes 5, 10 and L15, The Indian and Eskimo Affairs Program of the Department of Indian Affairs and Northern Development.

Mr. Yewchuk: Mr. Chairman, I wanted to enquire about the closing of administration offices of Indian organizations in various parts of the country because of lack of funds.

I received a letter from the National Indian Brotherhood indicating that the Toronto office has been closed as well as others in other parts of the country. I wonder if I could have some answers to that?

Mr. Bergevin: Well, first this rumour about the fact that offices were being closed in the Ontario region is totally unfounded. We are in the process of discussing with each provincial Indian association a restructuring of our regional offices, but I would like to underline that this is done in very close co-operation with each Indian association. They attend every one of our meetings. We do not change anything of substance without their approval. We met, for instance, with the Manitoba Indian Brotherhood three weeks ago with a view to almost withdrawing totally from the field keeping one regional office only and no suboffices. We are doing that with the Manitoba Indian Brotherhood.

In the Maritimes, we have just arrived at the decision of splitting the Maritime office into two. We will have one in Fredericton and one in Halifax. That again was done with the total approval of the association concerned.

In Alberta, we are in the process of reviewing our regional structure with a view to moving people, if I can express it like that, from the south to the north where the need is bigger. Each association is totally aware of what we are doing and in great detail. It is not a one-day consultation, it is a constant consultation. We see them three, four times a month and whatever administrative moves we make, they are in it with us.

Mr. Yewchuk: Are they in agreement with what you are doing?

Mr. Bergevin: Exactly. We would not do it otherwise.

[*Interprétation*]

M. Cromb: J'ai le contrat avec le centre indien en l'université de Colombie-Britannique. Ce sont eux qui sont chargés par nous de faire marcher le centre. Comme vous vous en rendez compte il est complètement indien. Ils viennent juste de nommer un directeur indien et il ne relève plus maintenant de l'université de la Colombie-Britannique. Maintenant c'est Alf McKay, un indien de Colombie-Britannique qui s'en occupe. Comme vous le savez, c'est un centre d'enseignement. Il y a 30 éducateurs professionnels tous indiens qui viennent des écoles indiennes de Colombie-Britannique qui les dirigent. Nous sommes très fiers de ce qu'ils font là-bas.

M. Barnett: Ainsi maintenant ils sont en charge complètement.

M. Cromb: Oui.

Le président: Monsieur Yewchuk.

M. Yewchuk: Ou en sommes-nous?

Le président: Nous sommes au crédit 5, 10 et L15 du programme des Affaires indiennes et esquimaudes du ministère des Affaires indiennes et du Nord Canadien.

M. Yewchuk: Je voudrais me renseigner sur la fermeture le bureau d'administration d'organismes indiens dans différentes parties du pays à cause du manque de fonds.

J'ai reçu une lettre de la fraternité nationale des Indiens m'informant que le bureau de Toronto avait fermé ainsi que d'autres dans d'autres endroits du Canada. Pouvez-vous me renseigner là-dessus?

M. Bergevin: Premièrement, cette rumeur au sujet de bureau étant fermé en Ontario est totalement mal fondée. Nous sommes présentement à discuter avec chaque association indienne provinciale sur la restructuration de nos bureaux régionaux, mais je tiens à souligner que cela se fait dans la plus étroite collaboration avec chaque association indienne. Ils assistent à chacune de nos réunions. Nous ne changeons rien sans leur consentement. Nous avons rencontré la fraternité indienne du Manitoba il y a trois semaines en vue d'illiminer les petits bureaux régionaux et de ne conserver qu'un bureau régional. C'est ce que nous faisons avec la fraternité des indiens du Manitoba.

Dans les Maritimes, nou sen sommes arrivés à la décision de diviser le bureau maritime en deux. Il y en aura un à Frédéricton et un autre à Halifax. Cela c'est fait avec l'entière approbation de l'association en question.

En Alberta, nous sommes à passer en revue notre structure régionale en vue de faire déplacer les gens vers le nord où ces besoins sont plus grands. Chaque association est tout à fait au courant de ce que nous faisons et dans les détails. Il ne s'agit pas d'une seule consultation mais d'une consultation constante. Nous les voyons trois ou quatre fois par mois et ils participent à chaque mesure administrative que nous prenons.

M. Yewchuk: Sont-ils d'accord avec ce que vous faites?

M. Bergevin: Exactement. Nous n'agirions pas autrement.

[*Text*]

Mr. Yewchuk: What about the Toronto office?

Mr. Bergevin: There is no change in the structure of the Ontario region. None that I know of. It is a rumour only and we would not do it unless the association agrees with us.

The closing of the National Indian Brotherhood office is quite different. That is a decision of theirs. It was not a decision of ours.

Mr. Yewchuk: I was talking about the Brotherhood offices.

My understanding was that there was one closed in Toronto and a couple in the West but I do not know exactly where. There was one closed in Toronto and two or three in the west because of insufficient appropriation of funds which they had apparently been receiving previously.

• 1015

Mr. Bergevin: If the National Indian Brotherhood has closed its offices, it was really a decision taken unitalterally and as far as doing it because of a lack of funds, the National Indian Brotherhood, and for that matter, all the provincial associations, do not know at the moment how much the government will give them for the whole year. They got the first advance because we are in the process of preparing a Cabinet paper asking for direction as to the size of the various associations in Canada, because the government has to give civil servants some guidelines on this, because some Indian associations now have as many as 75 and 80 permanent people on their staff and I think the government should give us guidelines on what size they wish the association to have.

Mr. Simpson: May I just ask a supplementary?

The Chairman: Sure.

Mr. Simpson: You mentioned that they had received the first advance. Would it be possible to give assurance that at some certain date a yearly budget would be allotted to these brotherhood organizations so that they would know exactly what they were going to get for the full fiscal year?

Mr. Bergevin: This is surely a legitimate request and we are aware of it and that is precisely why we have teamed up with the Secretary of State in order to come to some definition of guidelines what should be the core operation and what should be programmed. I am positive that within the next three or four months, we will be able to go to them and not only give them more money for the rest of the year but also make plans with them so that they present their budget way ahead of time so they can plan their work. It is legitimate all right. We are aiming at that.

The Chairman: A supplementary Mr. Barnett?

Mr. Barnett: We had a little discussion at our first meeting on this general question. Am I right in understanding that this advance which has been made at least to some of the associations, perhaps all of them I do not

[*Interpretation*]

M. Yewchuk: Qu'en est-il du bureau de Toronto?

M. Bergevin: Il n'y a pas de changement dans la structure de la région d'Ontario. Je n'en connais pas. C'est une rumeur et nous ne le saurions pas à moins d'avoir l'approbation de l'association.

La fermeture du bureau de la fraternité indienne nationale est autre chose. C'est une de leur décision. Ce n'est pas une de nos décisions.

M. Yewchuk: Je parlais des bureaux de la fraternité.

Je croyais savoir qu'il y en a un de fermé à Toronto et quelques autres dans l'ouest. Je ne sais pas exactement où. Il y en a un de fermé à Toronto et deux ou trois dans l'ouest à cause d'un manque de fonds qu'ils avaient l'habitude de recevoir.

M. Bergevin: Si la Fraternité nationale des Indiens a fermé ses bureaux, c'est réellement une décision qui a été prise unilatéralement et à cause d'un manque de fonds, la Fraternité nationale des Indiens, et à cause de cela, toutes les associations provinciales, ne savent pas à l'heure actuelle combien le gouvernement va leur donner pour toute l'année. Ils ont reçu la première avance parce que nous sommes en train de préparer un mémoire pour le Cabinet demandant des renseignements sur l'administration ainsi que sur l'importance des sociétés au Canada, parce que le gouvernement doit donner aux fonctionnaires quelques directives à ce sujet, parce que certaines associations indiennes ont maintenant jusqu'à 75 et 80 gens permanents dans leur personnel et je crois que le gouvernement devrait nous donner des directives sur la grandeur qu'ils désirent pour l'association.

M. Simpson: Puis-je poser une autre question?

Le président: Certainement.

M. Simpson: Vous avez dit qu'ils avaient déjà reçu les premières avances. Serait-il possible de donner l'assurance qu'à une certaine date un budget annuel serait assigné à ces organisations de fraternité afin que nous sachions exactement ce qu'ils vont recevoir pour une année financière?

M. Bergevin: C'est sûrement une requête légitime et nous sommes conscients de sa nécessité et c'est pourquoi nous nous sommes joints au Secrétariat d'État afin de définir les lignes d'action pour savoir ce que doit être la principale opération et lesquelles devraient être programmées. Je suis certain que dans trois ou quatre mois, nous serons capables de les faire non seulement de leur donner plus d'argent pour le reste de l'année, mais aussi établir des plans avec eux afin qu'ils présentent leur budget avant le temps afin qu'ils puissent planifier leur travail. C'est très légitime. C'est notre but.

Le président: Vous avez une autre question, monsieur Barnett?

M. Barnett: Nous avons eu une petite discussion à notre première rencontre concernant cette question générale. Suis-je correct si je comprends que cette avance qui a été faite au moins à quelques sociétés, peut-être à

[*Texte*]

know, was based on a percentage, I understand 25 per cent of their last year's budget?

Mr. Bergevin: The advance we made was based on the per capita basis last year and this was money which was voted in our program but now there was an understanding between our department and the Secretary of State by which all core operations of all voluntary associations will be financed.

Mr. Barnett: It is all a matter of timing and I think many of us have been getting letters or telegrams from such organizations as the B.C. Council of Chiefs, the Ontario Union of Indians and so on, expressing concern about the latter. My understanding for example was that the Council of B.C. Chiefs, submitted their budget for this current fiscal year starting April 1, submitted it last fall, sometime I believe about November and here we are in May and they still do not know what if any quantity of that budget submission is going to be approved. I think you would agree if there is that much time lag, if it is correct there is, that they should be able to know over a shorter period of time the kind of guidelines for the total picture. Now I recognize that if all of the provincial associations submit budgets with their various ideas for projects and so on, the total when it comes to be added up, just as happens with government departments, may be larger than the Treasury Board is willing to approve in a total and there may have to be adjustments. What has been concerning me is that apparently, at least according to representations that have been made to me, they felt they had done this last fall for their projection for the coming year and they still do not know what programs for this year are in fact going to be approved. This is the thing that I think we should somehow try to avoid.

• 1020

Mr. Bergevin: I agree that the length of time taken to process some of the budget has been rather long. One or two associations filed their budget in November and December, but the majority of them did it in March. The only thing we could do on a short-time basis was to make available to them the money that we had available, that we had programmed for, as soon as possible. Actually, I think we were able to make it available by mid-April. We were quite explicit in explaining to them that this constituted an advance payment. Some associations, even with this money, were financially in trouble and called us, and in certain cases we either gave them a verbal assurance or a written assurance to their bank managers to advance them the money until we could put a coherent kind of program before the government. I know that we are going through quite an ordeal now, but it is also due to the fact that the budget that was submitted to us was not twice as large as last year but it was immensely larger than last year and we certainly had to, as I said previously, seek government direction. We just could not cope with some of the organizations that were budgeting for over 100 people. We thought we had to ask for government intervention, so that meant delay.

[*Interprétation*]

toutes mais je l'ignore était basée sur un pourcentage, c'est-à-dire 25 p. 100 de leur budget de l'année précédente?

M. Bergevin: L'avance que nous avons faite était basée sur une base per capita l'an dernier, et nous l'avons voté dans notre programme mais maintenant, il y a eu une entente entre notre département et le Secrétariat d'État, selon laquelle toutes les principales opérations des sociétés volontaires seront financées.

M. Barnett: C'est une question de temps et je crois que plusieurs d'entre nous ont reçu des télégrammes d'organisations tel que le Conseil des chefs de la Colombie-Britannique et le Syndicat des Indiens de l'Ontario, exprimant leur inquiétude à ce sujet. J'ai compris que le Conseil des chefs de la Colombie-Britannique a soumis son budget pour la présente année financière commençant le 1er avril, l'a soumis l'automne dernier, quelquefois je crois que c'est en novembre et nous sommes présentement en mai et ils ne savent pas encore quelle quantité du budget sera approuvée. Je pense que vous conviendrez que, s'il y a un retard de temps, s'il est vrai qu'il y en a un, qu'ils devraient connaître après une courte période de temps le genre de directives pour le tableau total. Je reconnais maintenant que si toutes les sociétés provinciales soumettent un budget avec leurs différentes idées pour les projets, le total lorsqu'on l'ajoutera, comme il est arrivé pour les départements des gouvernements, sera plus gros que ce que le Conseil du Trésor peut approuver au total et on devra faire des ajustements. Ce qui m'a intéressé c'est que apparemment, selon ce que j'ai entendu, ils ont fait cela l'automne dernier pour leur perspective pour l'année qui vient et ils ne savent pas encore quels programmes pour cette année seront acceptés. C'est la chose que selon moi nous devrions essayer d'éviter.

M. Bergevin: Je pense que la durée qui a été prise pour traiter une partie du budget a été plutôt longue. Une ou 2 associations ont présenté leurs budgets en novembre et décembre, mais la majorité d'entre elles l'ont fait en mars. La seule chose que nous pouvions faire sur une base de temps aussi courte était de mettre à leurs dispositions l'argent que nous avions de disponible, dès que possible. Actuellement, je pense que nous pourrons le mettre à leurs dispositions vers la mi-avril. Nous avons été tout à fait explicite en leurs expliquant que ceci constituait un paiement par anticipation. Certaines associations, même avec cet argent, avaient des difficultés financières et nous ont appelé, et dans certains cas, nous avons donné une assurance verbale ou une assurance écrite à leurs directeurs de banque pour leurs avancer l'argent, jusqu'à ce que nous puissions présenter une sorte de programme cohérant devant le gouvernement. Je sais que nous traversons une période difficile maintenant, mais c'est aussi dû au fait que le budget qui nous a été présenté n'était pas deux fois plus important que l'année dernière mais qu'il était beaucoup plus important que l'année dernière et nous avons dû, comme je l'ai dis auparavant, rechercher les directives gouvernementales. Nous ne pouvions tout simplement pas subvenir aux organisations qui ont un budget pour plus de 100 personnes. Nous avons pensé que nous devions demander l'intervention du gouvernement, aussi cela a signifié un retard.

[*Text*]

The Chairman: Mr. Yewchuk.

Mr. Yewchuk: Are you aware of any of the government offices having been closed within the past two or three months? Have any been closed to your knowledge?

Mr. Bergevin: I am not aware of this.

Mr. Yewchuk: You mentioned that you are trying to work out some guidelines with regard to amounts of funds to allocate for the administration of these offices. What guidelines have you been following until now?

Mr. Bergevin: It would be fair to say that in the past we pretty well stuck to a per capita basis. We gave money to various associations that were linked with specific programs. That is the way we used to finance it. They used to come up with a program and we used to help them to run their program. It was done in an *ad hoc* way. If the association did not come up with any programs we did not help them. If they came up with a program we did help them. Of course, we were in the early stages. By the way, in respect to the guidelines that we are in the process of preparing, it is not done unilaterally; we had an opportunity to talk to five of the eight associations involved. They know what we are going to come up with in terms of core operation and they also know pretty well what we are going to come up with in terms of program guidelines.

Mr. Yewchuk: Can we take it from what you say that you have some funds available to use for *ad hoc* purposes, if you like to call it that? As I said before, my information is that some offices had been closed or are about to be closed because of a lack of funds. If they applied to you would you be able to make funds available to keep these things operational?

Mr. Bergevin: As I say, I do not know of any association that let us know they wanted to close an office because of lack of funds. I do not know of any, and we see them every day, we see them very often.

The Chairman: Gentlemen, as I indicated earlier, we are going to try to limit ourselves to approximately 10 minutes each. I realize that your supplementary took up a bit of Mr. Yewchuk's time. Your 10 minutes is just about up, Mr. Yewchuk.

Mr. Yewchuk: I have only had about two minutes of it.

The Chairman: I will give you time for a couple of questions.

Mr. Yewchuk: I wanted to touch on another topic for a minute, Mr. Chairman, if that is all right.

Mr. Simpson: I would just like to ask one short supplementary or say a few words about the offices. I am very pleased to hear that no offices were closed, and Mr. Bergevin said that he knew of no offices that might have been on the verge of closing. I think other members have said that we received information and telegrams. I visited

[*Interpretation*]

Le président: Monsieur Yewchuk.

M. Yewchuk: Savez-vous si certains des bureaux gouvernementaux ont été fermés au cours des 2 ou 3 mois passés? Ont-ils été fermés à votre connaissance?

M. Bergevin: Je ne suis pas au courant de cela.

M. Yewchuk: Vous avez mentionné que vous essayez de mettre au point certaines directives concernant les montants de fonds à allouer pour l'administration de ces bureaux. Quelle directive avez-vous suivie jusqu'à présent?

M. Bergevin: Ce serait juste de dire que dans le passé nous nous en sommes assez bien tenus à une base par tête. Nous avons donné de l'argent à différentes associations qui étaient liées à des programmes spécifiques. C'est la manière que nous avons utilisé pour le financer. Ils venaient nous trouver avec un programme et nous les aidions à faire fonctionner leurs programmes. Ceci était fait d'une manière *ad hoc*. Si l'association ne venait pas avec un programme, nous ne l'aidions pas. Si elle venait avec un programme, nous l'aidions. Bien entendu, nous étions au stade initial. A vrai dire, en ce qui concerne les directives que nous préparons, ceci ne se fait pas unilatéralement; nous avons pu parler à 5 des 8 associations concernées. Elles savent ce que nous allons faire en ce qui concerne le fonctionnement de base et elles savent également ce que nous allons faire en ce qui concerne les directives de programmes.

M. Yewchuk: Pouvons-nous conclure, de ce que vous dites, que vous avez certains fonds disponibles à utiliser pour des buts *ad hoc*, si vous aimez appeler cela comme cela? Comme je l'ai dit auparavant, les renseignements que j'ai sont que certains bureaux ont été fermés ou vont être sur le point de fermer à cause de manque de fonds. S'ils se tournaient vers vous, pourriez-vous leurs fournir des fonds pour maintenir ces choses en activité?

M. Bergevin: Comme je l'ai dit, je ne connais pas d'association qui nous ait fait savoir qu'elle désire former un bureau à cause de manque de fonds. Je n'en connais aucune. Et nous les voyons tous les jours, nous les voyons très souvent.

Le président: Messieurs, comme je l'ai indiqué précédemment, nous allons essayer de nous limiter à approximativement 10 minutes chacun. Je me rends compte que votre question supplémentaire a pris un peu du temps de M. Yewchuk. Vos 10 minutes sont juste terminées, monsieur Yewchuk.

M. Yewchuk: J'ai eu seulement 2 minutes.

Le président: Je vous donnerai du temps pour poser quelques questions.

M. Yewchuk: Je voulais toucher un autre sujet, pendant une minute, monsieur le président, si cela vous convient.

M. Simpson: J'aimerais poser une courte question supplémentaire ou dire quelques mots concernant les bureaux. Je suis très heureux d'entendre dire que les bureaux n'ont pas été fermés, et M. Bergevin a dit qu'il ne connaissait pas de bureaux qui seraient sur le point de fermer. Je pense que les autres membres ont dit que nous

[*Texte*]

one particular office on a certain day of the month—I cannot give you the day offhand—and they said, "If we do not get something by tomorrow this office will close." Fortunately that information had been relayed to someone in the department and in a couple of days they were informed that the money was available. I do not think they were fooling. It was my understanding that if the money was not available at that time the office would close and the staff would be laid off the next day. This is information that was relayed to me and I was personally in the office at the time, so I definitely think there was a crisis with respect to some of the Brotherhood offices.

Mr. Bergevin: That is probably what was behind the phone call to us. As I told you, we had phone calls and we had helped on an interim basis.

The Chairman: Mr. Yewchuk, do you want to proceed to your second question?

• 1025

Mr. Yewchuk: Yes.

The second question deals with the welfare of Indians and the provision of clothing allowances to individuals who are on welfare. My information is that, in Alberta, for example, they are provided with a fund of $70 per year per individual for clothing purposes. This in no way provides them with the clothing they need and there have been reports of people freezing to death north of Slave Lake last winter because of lack of clothing.

Secondly, some people from this area have gone out to canvass the public and have obtained donations of something like 125 boxes of clothing and now there appears to be absolutely no way that they can distribute this and no funds available from Indian Affairs to assist in distributing these clothes. It seems rather odd that in a situation where you have only $70 a year per person for clothing allowances that no provision is made for the distribution of clothing which is donated and still useful to these people. I wonder if you can make some comments on that?

The Chairman: Mr. McGilp.

Mr. McGilp: Mr. Yewchuk, are we speaking about Ontario?

Mr. Yewchuk: No, I was speaking about Alberta.

Mr. McGilp: Thank you.

The welfare assistance the Indian people receive in Alberta is based on the regulations of the Alberta government. In other words, they receive precisely the same allowances as non-Indian people in the province. I am not aware of people freezing to death for the lack of clothing.

Mr. Yewhuk: This is what I was told by individuals who apparently knew.

Mr. McGilp: I do not know of any cases of that kind. Certainly our programs will permit of clothing being

[*Interprétation*]

avons reçu des renseignements et des télégrammes. J'ai visité un bureau précis à un certain jour du mois—je ne peux vous indiquer le jour comme cela, et ils ont dit, si nous n'obtenions pas quelque chose demain, le bureau fermera. Heureusement, ces renseignements ont été soumis à quelqu'un du ministère et quelques jours plus tard on les a informé que l'argent était disponible. Je ne pense pas qu'ils blaguaient. Je pense que si l'argent n'avait pas été mis à leurs dispositions à ce moment-là, le bureau aurait fermé et le personnel aurait été mis à pied le jour suivant. C'est le renseignement qui m'a été transmis et j'étais personnellement dans ce bureau à ce moment-là, si bien que je pense d'une manière certaine qu'il y avait une crise en ce qui concerne certains des bureaux de fraternité.

M. Bergevin: C'est probablement ce qui se trouvait derrière le coup de téléphone que nous avons reçu. Comme je vous l'ai dit, nous recevions des coups de téléphone et nous avons été sous une base intérimaire.

Le président: Monsieur Yewchuk, voulez-vous passer à votre seconde question?

M. Yewchuk: Oui.

La deuxième question a trait au bien-être des indiens et des dispositions nécessaires aux allocations pour l'achat de vêtement aux personnes qui dépendent du Bien-être. Je sais, par exemple, quand Alberta on verse $70 par année par personne pour l'achat de vêtements. Cela ne répond certes pas au besoin et on m'a dit que certaines personnes sont mortes de froid au nord du lac de l'Esclave, l'hiver dernier parce qu'ils n'avaient pas les vêtements nécessaires.

Depuis, certaines personnes de cette région sont allées solliciter le public et ont reçu des dons soit 125 boîtes de vêtement. Maintenant, il semble qu'il n'y ait pas moyen de distribuer ces vêtements et que le ministère des Affaires indiennes ne veuille pas fournir les sommes nécessaires pour aider à redistribuer ces vêtements. Il semble curieux qu'avec une simple allocation de $70 par personne qu'on accorde pas les fonds nécessaires à la redistribution des vêtements qui ont été donnés par le public et qui sont encore pratiques pour ces gens. J'aimerais avoir vos commentaires à ce sujet.

Le président: Monsieur McGilp.

M. McGilp: Monsieur Yewchuk, est-ce que vous parlez de l'Ontario?

M. Yewchuk: Non, je parlais de l'Alberta.

M. McGilp: Merci.

L'aide que reçoivent les indiens de l'Alberta est fondée sur les droits du gouvernement de l'Alberta. En d'autres mots, les allocations que reçoivent les indiens sont identiques à celles des autres citoyens. Je ne savais pas qu'il y avait des gens qui sont morts de froid parce qu'ils n'avaient pas les vêtements nécessaires.

M. Yewchuk: C'est ce que j'ai appris de source qui me paraissait sûre.

M. McGilp: Je ne suis pas au courant. Nous allons certainement fournir des vêtements aux personnes qui

[*Text*]

provided to people who are in receipt of welfare. If there are special circumstances that arise in any particular place, all our people know that the rules would be broken rather than that we see anybody suffer to that extent.

I would say that the normal rules are those of the regulations of the province. We use them as our guide. We provide precisely the same rates. If there is a particular exception, it is where an emergency arises and our own officials move immediately on an emergency basis.

Mr. Borrie: Mr. Chairman, on a point of order. I believe that in such questioning as this, when accusations are made as serious as this, that the honourable member should present us with some decent facts rather than dealing in innuendo. Mr. Orange, who is very close to the northern Alberta area, does not recall any incident like this. I have not heard of it myself and I would be very interested if this was the case.

Mr. Yewchuk: Mr. Chairman, I could give you the names of the people whom I spoke to yesterday who gave me this information. I have no knowledge of it myself because I have not been up there. I am really relaying information that was given to me.

If you want to, I can put the names of the people on record that gave me this information. One of them is Rose Auger from Driftpile and the other is Marvin Willier also from Driftpile. They presumably can provide you with the names of the people involved. They are the ones who have done a canvass across the country and across some campuses in the U.S. to get clothing donated to the reserves in the Slave Lake area. They have now 50 boxes of clothes on hand here in Ottawa and they are estimating about 70 in Edmonton for distribution.

They have spoken apparently to somebody in the department who has refused to assist financially in the distribution of this. I spoke to the officer in High Prairie, a Mr. Wilde, I believe, who said that he had no funds allocated for the distribution of clothing which is donated and that the only way he would be able to do it is to withdraw money from the $70 per year per individual which is given to them. These are the facts as I have them.

• 1030

Mr. McGilp: Mr. Chairman, certainly the clothing allowances are included in the welfare payments that we make and it is a fact that we do not provide assistance for the distribution of clothing such as you have described as collected in other places. We have taken the position that if people do collect this kind of assistance and they want to send it, it is entirely their affair. We often find that Indian people object to this kind of thing and as many object to this sort of approach. They say that rather than attempting to collect clothing of that kind they should receive the assistance which their neighbours do for the purchase of clothing and this is what we do.

If there were particular circumstances that warranted individuals having an increased allowance for clothing then that particular case could be looked at. But Mr. Wilde is right, we would not expect to be providing help to carry clothing from the south which might be worth

[*Interpretation*]

dépendent de l'assurance-chômage. S'il y a des cas et des circonstances particuliers, nous dérangerions sans doute au règlement plutôt que de voir quelqu'un souffrir de la sorte.

Je dirais que nous nous en tenons aux lois de la province. Nous nous servons de ces lois comme ligne de conduite à adopter. Les allocations sont les mêmes. S'il survient une situation grave, nos agents prennent immédiatement les mesures d'urgence appropriées.

M. Borrie: J'invoque le règlement, monsieur le président. Toutefois, que s'il veut porter de telles accusations, le député devrait apporter des preuves plutôt que de parler par insinuation. Monsieur Orange, qui demeure très près de cette région au nord de l'Alberta, ne se rappelle pas d'un tel incident. Moi-même, je n'en ai pas entendu parler et je serais très intéressé si tel était le cas.

M. Yewchuk: Monsieur le président, je pourrais vous citer les noms de personnes qui m'ont donné ce renseignement, hier. Moi-même, je n'en savais rien puisque je n'étais pas allé à cet endroit. Je ne fais que rapporter les renseignements qui m'ont été donnés.

Si vous le désirez, je pourrais consigner au Procès-verbal les noms des gens qui m'ont donné ces informations. Une de ces personnes est Rose Auger qui vient de Driftpile et l'autre est Marvin Willier qui vient du même endroit. Ils pourraient sans doute vous dire les noms des personnes qui ont été concernées. Ces personnes ont parcouru le pays et sont allées sur des campus aux États-Unis afin de recueillir des vêtements pour les gens des régions du lac de l'Esclave. Ils ont 50 boîtes de vêtement ici, à Ottawa et je crois qu'ils en ont environ 70 à Edmonton.

Ils se sont entretenus avec quelqu'un du ministère qui a refusé d'aider financièrement à la redistribution de ces vêtements. J'ai parlé à l'agent de High Prairie, Monsieur Wilde, je crois, qui m'a dit qu'il ne disposait pas des fonds nécessaires à la redistribution des vêtements qui viennent du public et que, d'autre part, il ne pourrait y arriver qu'en retirant de l'argent du $70 par année par individu qui est donné aux assistés sociaux. Ce sont les renseignements que je possède.

M. McGilp: Monsieur le président, certainement les allocations de vêtement sont incluses dans les prestations d'assistance-sociale que nous accordons et c'est un fait que nous ne donnons pas de l'assistance pour la distribution de vêtements comme vous l'avez décrit que cela se faisait à d'autres endroits. Nous avons adopté la position suivante. Si des gens obtiennent cette sorte d'assistance-sociale et qu'ils veulent l'envoyer, cela les regarde. Nous avons découvert que la plupart du temps les Indiens s'opposent à ce genre de chose. Ils disent qu'au lieu d'essayer de ramasser des vêtements de cette sorte, ils devraient recevoir des prestations d'assistance-sociale tout comme leurs voisins qui achètent ainsi leurs vêtements et c'est ce que nous faisons.

S'il existe des circonstances particulières qui exigent que certaines personnes ont besoin d'une augmentation de l'allocation de vêtements, alors ce cas particulier devrait être examiné. Mais M. Wilde a raison, on ne

[*Texte*]

less than the cost of the freight to take it north, but that is up to the people who collected it. We do not usually provide that kind of assistance.

The Chairman: Gentlemen, I think the allegation which Mr. Yewchuk reports...

Mr. Yewchuk: I object to you calling this an allegation. It is not an allegation I am only talking.

The Chairman: No. No. Mr. Yewchuk I was not saying that it was an allegation by Mr. Yewchuk, I was saying that it was an allegation which you have reported having been made by two people whose names you have given to the Committee, and I feel that this allegation should be looked into by the officials and perhaps reported back to the Committee at the next meeting of the Committee. I do not think this should be left to float around in the record without some further looking into. We certainly should have some clarification on it and I would suggest that we ask the officials to make an inquiry and report back. If this is satisfactory I will proceed with the next member, who has indicated that he wished to question. Mr. St. Pierre.

Mr. St. Pierre: Mr. Chairman I have a few questions concerning television in remote Indian communities. I am sure the department people are familiar with the system being used by small communities throughout Canada. The individuals contribute on a per capita basis and they set up a small repeator station, which picks up a signal from a nearby broadcasting station and distributes it, it is usually a rather poor quality picture but at least there is television in the community. There are a great many Indian reserves who are isolated in this way. As a general rule of thumb I think the degree that the more isolated an Indian community is often the more poverty stricken it is; the ones near the urban centres tend to be more prosperous.

As a result it is frequently quite impossible for the Indian community to join with the white community in making a per capital donation to establish one of these small repeator stations. It seems socially desirable to me that the Indian people should have television service wherever possible. We could open up a question as to whether television does anybody any good but if the rest of us are going to have it, it seems to me desirable that they should be subjected to the same delights or the same penalties as the rest of us.

The Department appears to have no policy in this matter. I have on occasion been involved in attempts to obtain some funds, they are usually small amounts $3,000 or $4,000, in that area, with no success. I wonder if you could tell us if there is any consideration of changing this policy which in effect puts the Department in the position of answering, "Well, we have no funds for this purpose."

Mr. Bergevin: This has been our answer as we have no funds for this purpose and we kept referring these requests to the CBC. I am quite prepared to have a good

[*Interprétation*]

devrait pas s'attendre à ce que nous fournissions de l'aide pour apporter des vêtements venant du Sud, vêtements qui coûtent moins cher que le coût de transport pour les amener dans le Nord mais cela incombe aux gens qui les ramassent ces vêtements. Ordinairement, nous ne fournissons pas ce genre d'aide.

Le président: Messieurs, je pense que l'allégation que M. Yewchuk rapporte...

M. Yewchuk: Je m'oppose à ce que vous appeliez cela une allégation. Ce n'est pas une allégation, je parle tout simplement...

Le président: Non, non, monsieur Yewchuk, je ne disais pas que c'était une allégation de M. Yewchu, je disais tout simplement que c'était une allégation qui vous avait été rapportée par deux personnes dont les noms ont été donnés au Comité. Et je pense que cette allégation devrait être examinée par les représentants et peut-être en référé encore au Comité à la prochaine réunion. Je ne pense pas que nous devrions laisser cette situation en suspens dans le procès-verbal sans l'étudier davantage. Certe, nous devrions clarifier cette question et je propose que nous demandions aux fonctionnaires d'entreprendre une enquête et de nous en donner un compte-rendu. Si cela est satisfaisant, nous allons continuer avec le prochain député, qui a signalé qu'il désirait poser des questions. Monsieur St-Pierre, je vous cède la parole.

M. St. Pierre: Monsieur le président, j'ai quelques questions concernant la télévision dans les communautés éloignées d'Indiens. Je suis sûr que les fonctionnaires du ministère connaissent le genre d'installation qu'on utilise dans les petites communautés d'un bout à l'autre du Canada. Les personnes contribuent selon une base per capita et ils font construire une petite station de relai, qui capte les zones provenant d'une station de diffusion située tout près et habituellement la qualité du portrait est assez pauvre mais au moins la communauté bénéficie de la télévision. Bon nombre de réserves indiennes sont isolées aussi. En général, je pense que la pauvreté d'une communauté indienne est en proportion directe avec son isolement, c'est-à-dire celles qui sont tout près des centres urbains sont les plus prospères.

Il en résulte que fréquemment il est presque impossible pour une communauté indienne de se joindre à la communauté blanche pour contribuer à l'établissement d'une de ces petites stations de relai. Il me semble qu'au plan social, il est souhaitable que les Indiens aient également accès aux services de la télévision où cela est possible. Nous pourrions nous demander si la télévision est utile à qui que ce soit, mais la plupart d'entre nous vont pouvoir en bénéficier, et il me paraît souhaitable que les Indiens puissent également avoir accès aux mêmes plaisirs ou aux mêmes peines que nous.

Le ministère semble n'avoir aucune politique en cette matière. J'ai déjà à l'occasion d'obtenir des fonds, ils sont habituellement minimes, soit environ $3,000 ou $3,000, sans succès. Je me demande si vous pourriez nous dire si on pense à modifier cette politique qui en fait oblige le ministère de répondre que nous n'avons pas de fonds affectés pour de telles fins.

M. Bergevin: Voici qu'a été notre réponse. Étant donné que nous ne possédons pas les fonds pour de telles fins, nous avons renvoyé ces demandes à Radio-Canada. Je

[*Text*]

discussion and see if we can come to some policy and understanding with the CBC or some other group on this. We are always trying to help the community live within the environment which surrounds it. On that basis I think it is only fair that we should look at it from a policy standpoint. I am quite willing to look into this but until now we have simply answered that we have no funds.

Mr. St. Pierre: Frequently, of course, this does not involve the CBC; the nearest broadcast station, which may be reached, may be private.

Mr. Bergevin: Private, yes.

• 1035

Mr. St. Pierre: The Canadian Broadcasting Corporation, as I understand it, is still working on supplying services to communities of 2,000 and up, and until they exhaust this backlog, they are not putting in repeater stations for those 2,000 and below. Most of the isolated Indian reserves, if not all of them, are below the 2,000 category. I would think they all would be, as a matter of fact.

Also, a specific case, which is in my riding, involves a community in which the number of non-Indians numbers only about 65, while the number of Indians involved would be in the area of 600. It is clearly impossible for the white community to raise enough and in this particular case, it is impossible for the Indian community; it is an impoverished band with very few people with jobs. I suggest that this is a desirable thing, if we want Indian people to...

Mr. Bergevin: Yes.

Mr. St. Pierre: ...experience what all the rest of us experience. One of the facts of life in this age is television service.

Mr. Bergevin: We will certainly look into this, Mr. Chairman.

Mr. Cromb: I found in the clipping service that the CBC were going to open a network of communications across the North for Indians and education was anxious to get involved, and we inquired whether we could be involved in the programming for Indian people; we want to use television for education purposes as well as radio, and I had a reply back that CBC did not have the funds and it had been scrapped. So the program has been dropped by the CBC.

The Chairman: When was it?

Mr. Cromb: I would say within the last six months, Mr. Watson, and it has been dropped. However, we have requested in our 1972-73 forecast some dollars to look at a communications network for education which would include, we hope, some television and radio for the Indians in the North.

Mr. St. Pierre: Of course, this is the North only...

Mr. Cromb: We are looking at the North.

[*Interpretation*]

suis prêt à discuter de ce problème et de voir s'il est possible d'adopter une politique et une entente avec Radio-Canada ou tout autre groupe sur ce sujet. Nous essayons toujours d'aider la communauté pour que cette dernière puisse vivre au sein du milieu qui l'entoure. Ainsi donc, je pense qu'il est tout simplement juste que nous examinions ce problème qu'au point de vue d'une politique à adopter. Je suis prêt à examiner cette situation, mais jusqu'à présent nous avons tout simplement dit que nous n'avions pas les fonds.

M. St. Pierre: Assez souvent, évidemment, cela ne concerne pas Radio-Canada, la station de radiodiffusion la plus près qui pourrait être captée, est peut-être une station privée.

M. Bergevin: Privée, oui.

M. St. Pierre: Radio-Canada, si je comprends bien, continue sa politique de fournir des services en communauté de 2,000 âmes et plus, et tant que la Société n'aura pas atteint ce but, elle n'installera pas de station de relais pour les collectivités de 2,000 âmes et moins. La plupart des réserves d'indiens isolés, si non toutes, font partie de la catégorie de collectivité de moins de 2,000 âmes. D'ailleurs, elles en font sûrement toute partie.

Dans ma circonscription, il y a le cas particulier d'une collectivité ou le nombre des non-indiens ne se chiffrent qu'à 65 environ, tandis que le nombre d'indiens s'élèvent à 600 environ. Il est évident qu'il est impossible que la communauté blanche soit assez nombreuse et, dans ce cas particulier, cela est aussi impossible pour la communauté indienne. Il s'agit d'un groupe appauvri où la plupart des membres sont en chômage. C'est une chose désirable, si nous voulons que les indiens...

M. Bergevin: Oui.

M. St. Pierre: Participent à la même expérience que nous. La télévision fait partie des choses courantes de la vie.

M. Bergevin: Nous allons certainement nous occuper de cela, monsieur le président.

M. Cromb: J'ai découvert que Radio-Canada ouvrira un réseau de communication pour les indiens dans le nord et l'on avait hâte d'y incorporer des programmes d'éducation; nous avons fait des démarches pour demander s'ils nous étaient possible de participer à la programmation pour les indiens. Nous voulons que la télévision et la radio servent à des fins éducatives. On m'a répondu que Radio-Canada n'avait pas le fonds et le programme a été abandonné.

Le président: Quand cela a-t-il eu lieu?

M. Cromb: Au cours du dernier semestre, monsieur Watson, et le programme a été abandonné. Toutefois, nous avons demandé à nos prévisions pour 1972-1973, des fonds pour un réseau de communication à des fins éducatives. Cela comprendrait, nous l'espérons, les émissions de radio et de télévision pour les indiens du nord.

M. St. Pierre: Bien sûr, c'est le nord seulement . . .

M. Cromb: Nous nous occupons du nord.

[*Texte*]

Mr. St. Pierre: ... where there is a special federal responsibility as there are no provincial governments in the North. It applies to a great many areas in Canada.

Mr. Cromb: We are saying south of the 60 but the north of province, this is where we are interested in getting some sort of an education program going.

Mr. St. Pierre: You are not speaking merely of the Territories and the Yukon?

Mr. Cromb: No, no.

Mr. Simpson: I would like to say one word on that just to keep the record straight. Mr. St. Pierre, when you mentioned that most of the Indian communities were below the 2,000 population mark, the isolated communities, this has been one of my complaints with the CBC, so to keep the record straight, I would like to say that we have Indian communities isolated with over the 2,000 population mark, and these are the ones that legitimately are saying to me, time and time again, that the CBC are not even looking at them because they are so isolated, and yet they do have over 2,000 population.

The Chairman: Thank you, Mr. Simpson. Mr. Barnett.

Mr. Barnett: Regarding the CBC on this question, as I understand it, it is not necessarily a fixed figure, but it is on a ratio of the cost per capita of an extension of the services and probably generally speaking it would have to be over 2,000 to come even within their present target range.

Mr. St. Pierre: I think generally speaking 2,000 represents the right number.

Mr. Barnett: Certainly the northern end of Vancouver Island, both the Indian and the non-Indian population is very much involved in this whole question.

The Chairman: Does this complete your questioning, Mr. St. Pierre?

Mr. St. Pierre: Yes, those are all the questions I have.

The Chairman: Mr. Orange.

Mr. Simpson: Could I say just one more word before we leave that subject completely?

The Chairman: Yes, Mr. Simpson.

Mr. Simpson: No doubt the people in the department who have been looking at the possibilities of television will have their eye on this also, but it will not be too many years from now until we hope that something will be provided in the way of television from Telesat. We have been advised of two different locations already in Manitoba that Telesat have selected for transmitters. At the present time they have selected areas where there is a 2,000 or more non-Indian population and I can see their point. However, I have been trying to impress upon them that I think there is at least one place that Telesat would

• 1040

serve several Indian communities. I think we should keep that in mind when these plans are being made that we might be able to service several different reserves in a

[*Interprétation*]

M. St. Pierre: Là où il y a une juridiction fédérale précise, puisqu'il n'y a pas de gouvernements provinciaux dans le nord. Cela s'applique à de grandes régions du Canada.

M. Cromb: Nous voulons fournir un certain type de programmation éducative au nord des provinces et au sud du 60me parallèle.

M. St. Pierre: Vous ne faites pas du tout allusion aux territoires du nord ouest au Yukon?

M. Cromb: Non, non.

M. Simpson: J'aimerais parler là-dessus dans le but de planifier le procès-verbal. Monsieur St. Pierre, monsieur St. Pierre, vous avez fait mention de communautés isolées dont la population ne dépasse pas 2,000 âmes, j'ai adressé une plainte à ce sujet à Radio-Canada, donc, pour planifier le procès-verbal, j'aimerais ajouter qu'il y a des communautés indiennes isolées une population supérieure à 2,000 âmes, qui, ayant le droit de se plaindre, me répètent constamment que la CBC ne s'occupe pas d'elles, car elles sont trop isolées et cependant, leur population est supérieure à 2,000 âmes.

Le président: Merci, monsieur Simpson. Monsieur Barnett.

M. Barnett: Pour ce qui est de Radio-Canada sur cette question, si je comprends bien, le chiffre n'est pas nécessairement fixe, mais basé sur le coût de leur capital de l'extension du service, en général, selon leur estimation actuelle, la communauté doit comprendre plus de 2,000 âmes.

M. St. Pierre: Je crois qu'en général 2,000 âmes représentent le chiffre juste.

M. Barnett: Le point dans le nord de l'île de Vancouver, la population indienne et non-indienne est très touchée par cette question.

Le président: Avez-vous terminé vos questions, monsieur St. Pierre?

M. St. Pierre: Oui, c'est au point.

Le président: Monsieur Orange.

M. Simpson: Puis-je ajouter quelque chose avant que nous passions à autre chose?

Le président: Oui, monsieur Simpson.

M. Simpson: Les fonctionnaires du ministère qui se sont occupés de la possibilité de fournir des services de télévision vont sans doute avoir un œil sur ceci également, mais, d'ici peu, nous espérons que Telesat fera quelque chose dans le domaine de la télévision. On nous a informé que deux endroits différents ont déjà été choisis au Manitoba par Telesat pour l'installation des moteurs. A l'heure actuelle, Telesat a choisi des régions ou la population non-indienne est supérieur à 2,000 âmes et je comprends pourquoi. Toutefois, j'ai essayé de leur faire comprendre qu'il y a au moins un cas au Telesat qui

pourrait servir plusieurs communautés indiennes. Je pense que nous devrions tenir compte du fait que lorsque ces plans sont en voie d'élaboration que nous pourrions

[*Text*]

small area and serving quite a population, if Telesat would only look at these instead of just the non-Indian places.

Mr. Orange: Mr. Chairman, for clarification of the Indian and Eskimo Affairs Program, some objectives relate to the Indian and Eskimo peoples. Program description under Administration, Indian Consultation and Negotiation, Community Affairs, and Indian and Eskimo Economic Development all relate to Indians and Eskimos. Under Education it relates to Indians and Eskimos in Arctic Quebec.

My basic question here, for clarification, is this. Does the Eskimo part of the program relate only to Eskimo people in Arctic Quebec or all Eskimo people?

Mr. Bergevin: Mr. Chairman, you are referring here to an administrative breakdown, if you like, in the department. I have been given the responsibility of looking after the Indian-Eskimo program, but for all practical purposes it is for the area below the 60th parallel. I am involved only partly with the administration of the Indian-Eskimo program in the Yukon, and hardly at all in the Northwest Territories. However, I must say that within the last five or six months we in the Indian-Eskimo program have left the need to get much closer to the two territorial governments and now we are examining with them the programs which affect the Indian and Eskimo of the territory, and comparisons are made with the south. However a much closer relationship is being developed with the two territorial governments.

Mr. Orange: My concern, Mr. Chairman, is that funds which are provided in estimates for Indian and Eskimo development might not necessarily end up in the way they are intended to be used. As I understand it, all these funds are put inthe budgets of the territorial governments, who do not necessarily allocate their funds according to ethnic breakdown but according to program, settlement and so on. I would like to use the example of education, particularly higher education. Again, as I understand it, the Department of Indian Affairs and Northern Development will assist any young Indian person who wishes to continue on with their higher education through a system of paying tuition, grants, their living and all the other factors that go into it, whereas in the Territories—I have no proof that this is a fact and I am not making any allegations; it is just a situation that I am disturbed with that might happen—the higher education program of the Territorial Government relates to all persons in the Territories, is administered by a board consisting of a number of representatives of government and the private sector, and each case is dealt with according to its merit. The principle of

• 1045

ensuring that young Indian and Eskimo people have an opportunity of continuing their education is, I would

[*Interpretation*]

servir plusieurs réserves différentes dans une région restreinte et que nous pourrions servir une population assez vaste, si TELESAT voulait bien considérer cela au lieu de s'en tenir simplement au site non indien.

M. Orange: Monsieur le président, afin de clarifier le Programme des affaires indiennes et esquimaudes, certains objectifs ont trait aux peuples indiens et esquimaux. La description du programme sous le entêtes Administration, Consultation et Négociations avec les indiens, Affaires communautaires, et Progrès Economique des Indiens et des Esquimaux se rapportent tous aux indiens et aux esquimaux. Sous l'entête l'Education, il s'agit des indiens et des esquimaux de la région Artique du Québec.

Voici ma question fondamentale. Dans la partie du programme et entrée aux esquimaux s'agit-il seulement des esquimaux de la région Artique du Québec ou de tous les esquimaux?

M. Bergevin: Monsieur le président, il s'agit ici d'une énumération sur le plan administratifs, si vous vouliez, dans le ministère. On m'a donné la responsabilité de m'occuper du Programme des affaires indiennes et esquimaudes, mais toutes fins pratiques cela s'applique à la région au sud du 60e parallèle. Je ne m'occupe que partiellement de l'administration du Programme des affaires indiennes et esquimaudes au Yukon, et presque pas du tout en ce qui a trait aux Territoires du Nord-Ouest. Toutefois, je dois signaler que durant les derniers 5 ou 6 mois, nous, les membres du Programme des affaires indiennes et esquimaudes, avons reconnu le besoin d'établir des rapports beaucoup plus étroits avec les 2 gouvernements territoriaux, et nous examinons maintenant avec eux les programmes qui affectent les indiens et les esquimaux du territoire et on fait des comparaisons avec ce qui se passe au sud. Toutefois, nous sommes en train d'établir des rapports beaucoup plus étroits avec les 2 gouvernements territoriaux.

M. Orange: Monsieur le président, ce qui me préoccupe c'est qu'il soit possible que des fonds qui sont prévus au budget pour le développement des peuples indiens et esquimaux ne seront peut-être pas utilisés comme nous avions proposé de le faire. Je crois comprendre que tous ces fonds sont versés dans les budgets des gouvernements territoriaux qui ne distribuent pas nécessairement leurs fonds selon la répartition ethnique mais d'après le programme, le peuplement et ainsi de suite. Je voudrais utiliser l'exemple de l'éducation, tout particulièrement l'éducation supérieure. Encore une fois, je crois savoir que le ministère des Affaires Indiennes et du Nord Canadien aidera toute jeune personne indienne qui veut continuer à suivre son éducation supérieure par l'entremise d'un système de versements pour les frais d'éducation, d'octrois, et en payant leurs frais de logement et ainsi de suite, tandis que dans les Territoires—je ne peux pas prouver ceci et je ne fais pas d'allégation; il s'agit simplement d'une situation qui pourrait arriver—le Programme d'éducation supérieure du gouvernement territorial se rapporte à tous les individus dans les Territoires, et il est administré par une commission qui comprend un

nombre de représentants du gouvernement ainsi que du secteur privé, et chaque cas est évalué selon son mérite.

[*Texte*]

suggest, in jeopardy in that this board will rule according to the funds available on whether or not a person is eligible to go to university. What has happened in the Territories is that this program has escalated quite rapidly and the Territorial Government is now looking at ways and means of cutting back on the program. One of the ways they have done it, and I cannot argue with this one, is that you must be a resident of the Territories for at least two years before your children are eligible to attend university. This is due to the influx of civil servants into the Territorial government who have children who may have never seen the Territories but who have their university education paid for.

I am concerned that in such a process young native children might suffer. I use this as one example but I think we can look at economic development projects, for example, housing program, and make the same comments. I am concerned because of the federal government's statutory responsibility for Indian and Eskimo people and because of the way the Terrotiries are now administered that the Indian and Eskimo people may not be getting their fair share. I do not know whether this is a fact. I do not not want to suggest that it is but I think here is the possibility that this might occur.

Mr. Bergevin, you say you are looking at this, but how closely?

Mr. Bergevin: Mr. Chairman, quite frankly, six or seven months ago, we had not looked into this problem but many cases were brought to our attention, particularly of the kind you said were not simple allegations. I can assure you that in the last six months we have become very close to the two Territorial governments with a view of looking into, if I can express it that way, the treatment the native people get in the north as compared with the treatment they get in the south. This is, now one of my preoccupaions and that is why, as I said, we are really looking into this very closely. We will discuss these matters and are discussing these matters with the two Territorial governments. It is now, in short, a key preoccupation in our program.

Mr. Orange: In the field of economic development in the Territories there is a small businessman's loan fund. Within your program you have economic development funds for Indian groups who wish to develop some sort of scheme. Are those funds now available north of the 60th parallel?

Mr. Bergevin: They are now available but we have not transferred the money to the Territorial governments. We have made arrangements with them for the administration. They administer it on our behalf and we participate in the administration of these funds.

Mr. Orange: Then the Eskimo Loan Fund, for example, is administered in the Territories on behalf of your department?

[*Interprétation*]

Le principe d'assurer que les jeunes Indiens et Esquimaux auront l'occasion de poursuivre leurs études est, je vous le soumets, menacé du fait que ce conseil prendra une décision en fonction des fonds disponibles et du fait que ce conseil prendra une décision en fonction des fonds disponibles sur l'admissibilité d'une personne à l'Université. Ce programme s'est développé dans les Territoires et le gouvernement territorial essaie maintenant de trouver une façon de réduire ce programme. Une des façons qu'ils ont utilisée, et je ne peux y objecter, est d'exiger que les parents soient résidents des Territoires depuis au moins deux ans avant que les enfants soient admissibles à l'Université. Cette décision est dûe à l'arriver de fonctionnaires au gouvernement territorial qui ont des enfants qui n'ont peut-être jamais vu les Territoires mais qui se font payer leur cours universitaire.

Je m'inquiète de ce qu'un procédé pareil puisse nuire à des jeunes enfants indigènes. J'utilise cette question comme exemple je pense que nous pouvons jeter un coup d'œil sur les projets d'expansion économique, les programmes de logement, par exemple, et faire les mêmes observations. Je m'y intéresse par suite de la responsabilité statutaire du gouvernement fédéral envers les peuples Indiens et Esquimaux et parce que la façon actuelle d'administrer les Territoires peut empêcher les Indiens et Esquimaux d'obtenir un traitement juste. Je ne sais pas si cette situation existe réellement. Je ne veux pas suggérer qu'elle existe mais je pense qu'il est possible qu'elle se produise.

Monsieur Bergevin vous dites que vous examinez cette question, mais jusqu'à quel point?

M. Bergevin: Monsieur le président, très franchement, nous avons étudié ce problème il y a six ou sept mois. Nous avons été informé de plusieurs cas, particulièrement du genre dont vous avez dit qu'ils n'étaient pas de simples allégations. Je peux vous assurer que dans les derniers six mois nous nous sommes fortement intéressés aux deux gouvernements territoriaux avec l'idée d'examiner, si je peux m'exprimer de cette façon, le traitements que reçoivent les indigènes dans le nord à comparer avec celui qui leur est donné dans le sud. Cela est maintenant un sujet de mes préoccupations et voilà pourquoi, comme je l'ai dit, nous étudions cette question de très près. Nous allons discuter de ces choses et nous en discutons présentement avec les deux gouvernement territoriaux. C'est maintenant, bref, un sujet-clé de préoccupation dans notre programme.

M. Orange: En ce qui concerne l'expansion économique des Territoires, il existe un fonds de prêt au petit commerce. Votre propre programme comprend des fonds d'expansion économique pour les groupes indiens qui veulent mettre en œuvre un projet quelconque. Peut-on maintenant avoir recours à ces fonds au nord du soixantième parallèle?

M. Bergevin: Ces fonds sont maintenant offerts mais nous n'avons qu'à transférer les argents aux gouvernements territoriaux. Nous avons pris des arrangements avec eux en ce qui a trait à l'administration. Ils administrent les fonds en notre nom et nous participons à l'administration de ceux-ci.

M. Orange: Donc, la Caisse de prêts Esquimaux par exemple, est administrée dans les Territoires au nom de votre ministère?

[*Text*]

Mr. Bergevin: These are two different funds we are talking about. The Indian Development Fund is the one I was referring to and the native people in the north have access to the Indian Development Fund like any other Indian in Canada. The Eskimo fund is administered by the Northern program but I do not know the set up. Do you know Mr. Evans?

Mr. John W. Evans (Chief, Business Services Division, Department of Indian Affairs and Northern Development): At the present time the Eskimo Loan Fund is administered in exactly the same way. The authority for the fund is still centralized with the federal government and the Territorial governments provide for its administration.

Mr. Bergevin: It is the same thing.

Mr. Orange: Is it your plan to keep it this way?

Mr. Bergevin: We have no other intention for the time being.

Mr. Orange: Good. One final question. Has there been any attempt on the part of the federal government to help the Eskimo people organize themselves so that they may sit down with the Government of Canada to talk about those things that concern them, such as aboriginal rights?

Mr. Bergevin: The Minister has been quite explicit on this. He said he would help them organize associations and set up organizations to air whatever claims they have.

Mr. Orange: That is fine.

The Chairman: Mr. Simpson and Mr. Borrie, we have only 10 minutes left so I suggest that we split it evenly between the two. Five minutes each.

• 1050

Mr. Simpson: Very good. I just have two questions and they both are on the same subject. I am interested in the item under contributions in particular to Indian associations and Indian band members toward the cost of attending meetings for the discussion of the new Indian policy. Is there anything you can tell us. Are these talks suspended at the present time or are they continuing or what progress is being made or what is the present state of affairs in relation to discussions with the Indian people in regard to the new Indian policy?

Mr. Bergevin: This is an item which constitutes an element in the paper that we are presenting to the Minister. In the core operation we have included estimates for meetings to run their affairs. On the program side of it we have recognized that they do have to meet together to discuss problems for a certain amount of time each year. So those two elements have been taken into consideration in the kind of budget that these associations should have each year. Would you care to make additional comments, Mr. Churchman, on this.

The Chairman: Mr. Churchman.

[*Interpretation*]

M. Bergevin: Nous parlons là de deux genres de fonds différents. Je faisais allusion au Fonds indien de développement; les indigènes du nord ont accès à ce fonds comme tous les autres. Indiens du Canada. Le fonds esquimau est administré par le programme de développement du nord canadien mais je n'en connais pas le mécanisme. Les connaissez-vous Monsieur Evans.

M. John W. Evans (Chef, Division des services aux entreprises, ministère des Affaires indiennes et du développement du Nord canadien): A l'heure actuelle, la Caisse de prêts aux esquimaux est administrée exactement de la même façon. L'autorité sur le fonds est encore centralisé par le gouvernement fédéral et les gouvernements territoriaux pourvoient à son administration.

M. Bergevin: C'est la même chose.

M. Orange: Avez-vous l'intention de continuer de cette façon?

M. Bergevin: Nous n'avons aucune autre intention à l'heure actuelle.

M. Orange: Très bien. Une dernière question. Le gouvernement fédéral a-t-il tenté de quelque façon que ce soit d'aider le peuple esquimau à s'organiser de façon à ce qu'il puisse se réunir avec les représentants du gouvernement du Canada pour parler des choses qui les intéressent, tels les droits des aborigènes?

M. Bergevin: Le Ministre a été très précis à ce sujet. Il a déclaré qu'il aiderait à organiser des associations et à établir des organisations pour faire connaître toutes les réclamations qu'ils pourraient avoir.

M. Orange: C'est parfait.

Le président: Monsieur Simpson et Monsieur Borrie, il ne nous reste que 10 minutes; je vous suggérerais de le partager également entre vous deux. Cinq minutes chacun.

M. Simpson: Très bien. Je n'ai que deux questions à poser et elles touchent toutes 2 le même sujet. Je m'intéresse à cet article concernant spécialement les contributions aux associations indiennes et aux membres de bande indienne à l'égard des frais de présence aux réunions pour la discussion de la nouvelle politique indienne. Voulez-vous nous en dire quelque chose? Est-ce que ces discussions sont suspendues présentement ou est-ce qu'elles se continuent ou quel progrès a été fait qu'elles présentent des affaires à l'égard des discussions avec les indiens à l'égard d'une nouvelle politique indienne?

M. Bergevin: C'est un article qui constitue un élément important du document que nous allons présenter au Ministre. Au centre de l'exploitation, nous avons compris des prévisions pour des assemblées en vue de diriger leurs affaires. Du point de vue programme, nous avons reconnu qu'ils doivent se rencontrer durant un certain temps pareil pour discuter de leurs problèmes. Donc ces 2 éléments qui ont été considérés en vue du budget que ces associations devraient avoir chaque année. Aimeriez-vous faire des commentaires à ce sujet, monsieur Churchman?

Le président: Monsieur Churchman.

[*Texte*]

Mr. J. W. Churchman (Director, Research and Liaison, Department of Indian Affairs and Northern Development): Mr. Chairman, on this particular item a good deal of the discussion that took place in the last year dealt with the white policy paper. Alberta has already presented their paper. They did that last year. B.C., I understand, is just ready to present their paper. Manitoba gave us one almost the day after but this was an interim one and they tell me they are just about ready with their second one and that will be about August 1, I think. So the need for that kind of meetings to discuss policy is diminishing, but funds are still being provided to all associations across Canada to continue meeting this year with the associations and the bands, and with the department to talk about, as Mr. Bergevin said, programs as well as what you might put in the line of policy.

Mr. Simpson: That is fine. I just wanted to know what progress was being made. Otherwise we would probably only read it in the newspapers and since there have been no announcements made in the House recently I did want to know what progress was being made.

There is another question I have on this same subject. Sometime ago we had complaints from the Indian people which I brought up in questions in the House in regard to a policy of the department, I would say, in hiring certain people across Canada. The contracts indicated that these people were being hired to advise the government on means of having the Indian people accept the government's new Indian policy. What I would like to know on this, and I might say that the government and department may have felt fully justified in doing it; however, I think if that was the case it is understandable that it would cause alarm among the Indian people when the wording of the contracts said more or less that they were trying to find ways and means of having Indian people accept the new policy. All I would like to know is whether this is continuing within the department? Are people still being hired to assist the government in finding ways and means of having the Indian people accept their policy as is?

• 1055

Mr. Bergevin: You raise a very important point. The white paper policy—direction has been given to us by the Prime Minister himself—is a proposal. The Indian people are in the process of preparing a counter proposal. Alberta has come up with this; we know that B.C. is coming up with one; Manitoba and the Maritimes will come up with one. For us, they are strictly board guidelines.

We consult with the Indian associations in every case and with each band, as to the exact project or specific program we want to put forward. We do it only if they accept it.

Whether or not it fits the white paper policy proposal does not matter. We put forward programs and we undertake programs only when they are in agreement with it. Whether or not it is in accordance with the white paper is immaterial.

[*Interprétation*]

M. J. W. Churchman, directeur, recherche et liaison, ministère des Affaires Indiennes du Grand Nord): Monsieur le président, au sujet de cet article, en particulier, on en a discuté beaucoup au cours de la dernière année au sujet du document directeur de la Politique sur les blancs. L'Alberta a déjà présenté son mémoire. Ils l'ont fait l'an dernier. La Colombie-Britannique, si je comprends bien, est présentement prête à présenter son propre mémoire. Le Manitoba nous en a déjà donné un parce que le lendemain ce n'était qu'un rapport intérimaire et ils me disent qu'ils sont à peu près prêts avec leur second et que ce sera vers le premier août, je crois. Alors le besoin pour ce genre de réunion pour discuter de la politique diminue. Mais les fonds sont encore fournis à toutes les associations à travers le Canada pour continuer les réunions cette année avec les associations et les bandes, et avec le ministère, comme M. Bergevin l'a dit, de discuter les programmes qui pourraient être inclus dans une ligne directe de politique.

M. Simpson: C'est très bien. Je voulais simplement savoir quel projet avait été fait. Autrement nous ne saurions seulement en le lisant dans les journaux et étant donné qu'aucune annonce n'a été faite à la Chambre récemment, je voulais savoir quel progrès avait été fait.

J'ai une autre question dans le même domaine. Il y a quelque temps nous avons eu des plaintes des indiens que j'ai soulevées sous forme de question à la Chambre à l'égard de la politique du ministère, dirais-je, d'employer certains gens à travers le Canada. Les contrats indiquaient que ces gens étaient engagés pour aviser le gouvernement sur les moyens de faire accepter par les indiens la nouvelle politique indienne du gouvernement. Ce que j'aimerais savoir à ce sujet, et je pourrais dire que le gouvernement et le ministère ont pu se sentir justifiés en le faisant, toutefois, je crois que si c'était le cas il est facile de comprendre l'alarme parmi les Indiens que le libellé des contrats aurait pu causer plus ou moins, que l'on essaie de trouver des moyens de faire accepter par les Indiens de nouvelles politiques. Tout ce que j'aimerais savoir c'est ceci, si cela se continue au sein du ministère? Est-ce que l'on engage encore des gens pour aider le gouvernement à trouver des moyens de faire accepter cette politique par les indiens?

M. Bergevin: Vous avez soulevé une question très importante. La politique du Livre blanc—c'est le premier ministre lui-même qui nous a donné les directives—n'est qu'une proposition. Le peuple indien est en voie de préparer une contre-proposition. L'Alberta l'a déjà proposée et nous savons que la Colombie-Britannique en proposera une bientôt. Le Manitoba et les provinces maritimes en proposeront une aussi. Pour nous, il ne s'agit là que des données de base.

Nous avons des consultations avec chacune des associations indiennes et avec chacune des tribus, pour ce qui est de chacun des projets ou des programmes que nous voulons proposer. Nous le faisons seulement s'ils acceptent.

Qu'ils s'accordent ou non à la politique du Livre blanc importe peu. Nous proposons des programmes et nous les mettons en œuvre seulement si les associations indiennes sont d'accord avec nous. Que les provinces s'accordent ou pas avec le Livre blanc importe peu.

[*Text*]

The Chairman: I am afraid we will have to pass on to Mr. Borrie.

Mr. Simpson: I just wondered whether I could get a "yes" or a "no" as to whether outside people were still being hired to advise the government on the best way to get the Indian people to accept the policy.

Mr. Bergevin: We are not hiring people for that purpose and we have not hired people for that purpose.

Mr. Simpson: I will not press the point but I know they have been hired because I had the contract and brought the question up in the House and it was admitted they had been hired at that time for that purpose. I am not arguing that point. I just want to keep the record straight. They were hired.

The Chairman: Mr. Borrie.

Mr. Borrie: Mr. Chairman, I know that just after the CBC *Weekend* program showing the Tall Grass people at Finlay Forks in complete poverty and with the lack of housing and hygienic facilities, Mr. Bergevin made a trip into the area. I wonder if you could report to the Committee what your findings were in comparison to what was shown on CBC program.

Mr. Bergevin: I am sorry but I do not recall having been in this particular area.

Mr. Borrie: I was under the impression that you were to go into the Finlay Forks area.

An hon. Member: These were the people flooded by Wilson Lake.

Mr. Bergevin: I am sorry. I did not go into this area. The regional director may have gone, but I did not go.

Mr. Borrie: I am sorry. I was under the impression at the time that this was raised, that you yourself were going there.

Mr. Bergevin: I know my regional director at that time, Mr. Clark, went there.

Mr. Borrie: You have a complete report on that though.

Mr. Bergevin: We had a complete report but I would not be able to recall all the elements of it. I would be delighted to make it available.

Mr. Borrie: Yes, probably this could save a great deal of time, Mr. Chairman, if that report could be made available to the Committee because it did receive quite considerable coverage right across Canada and I know that they are moving further north, about 80 miles north of Finlay Forks. I would be interested in knowing what facilities are going to be provided in the new location.

The Chairman: Mr. McGilp indicates that he is able to make a comment on this.

Mr. McGilp: I could say something about this, Mr. Borrie, that might be helpful at this stage.

[*Interpretation*]

Le président: Je regrette, mais nous devons céder la parole à M. Borrie.

M. Simpson: Je me demandais seulement s'il était possible d'avoir un oui ou un non. Est-ce que des gens de l'extérieur sont engagés pour donner conseil au gouvernement sur ce que serait la meilleure façon de faire accepter la politique par le peuple indien.

M. Bergevin: Nous n'engageons pas de personnes pour ce but et nous n'en avons pas engagé.

M. Simpson: Je n'irai pas plus loin, mais je sais qu'ils ont été engagés parce que j'ai eu le contrat et j'ai posé la question à la Chambre et il a été admis que ces personnes avaient été engagées à ce but. Je ne discute pas ce point. Je veux seulement que ce soit précis: ces personnes ont été engagées.

Le président: Monsieur Borrie.

M. Borrie: Je sais que juste après l'émission de Radio-Canada «Weekend» qui montrait le peuple Tall Grass à Finlay Forks dans la pauvreté complète sans aucune installation hygiénique ou de logement, monsieur Bergevin a fait un voyage dans la région. Est-ce que vous pourriez faire un compte rendu au Comité de ce que vous avez trouvé en comparaison avec ce que l'émission de Radio-Canada a montré.

M. Bergevin: Je regrette, mais je ne me rappelle pas avoir fait de voyage dans cette région.

M. Borrie: J'avais l'impression que vous aviez fait un voyage à Finlay Forks.

Une voix: C'est le peuple qui a été inondé par le lac Wilson.

M. Bergevin: Je regrette. Je ne me suis pas rendu dans cette région. Le directeur régional s'est peut-être rendu, mais je n'y suis pas allé.

M. Borrie: Je regrette. J'avais l'impression qu'au moment où nous en avions parlé, vous y étiez allé vous-même.

M. Bergevin: Je sais que mon directeur régional, monsieur Clark, s'est rendu à ce moment.

M. Borrie: Vous avez un compte rendu complet à ce sujet cependant.

M. Bergevin: Nous avions un compte rendu complet, mais je ne pourrais pas me souvenir de tous les éléments. Je serais cependant heureux de vous le procurer.

M. Borrie: Oui, cela nous ferait sûrement gagner du temps, monsieur le président, si le Comité pouvait avoir le rapport. Je sais que le compte rendu tenait compte d'une telle partie du Canada et je sais qui a un peu plus au nord, environ 80 milles au nord de Finlay Forks. J'aimerais savoir quelles installations seront fournies dans la nouvelle localité.

Le président: Monsieur McGilp m'a indiqué qu'il pourrait faire quelques commentaires à ce sujet.

M. McGilp: Je pourrais dire quelque chose à ce sujet, monsieur Borrie, qui serait peut-être utile à ce stade ici.

[*Texte*]

I know that the Finlay River band decided that they wanted to divide into two groups. They have divided into two groups. Officially, they are creating two separate bands there.

I have a report that there was a meeting in our Vancouver office in April and our new regional director there, Mr. White, along with representatives of the B.C. Indian chiefs had the meeting to decide what approach should be taken to locate a land area for the people.

• 1100

They agreed to use the services of Mr. Nick Prince from Prince George, an Indian member of the UBCIC and he will be acting as negotiator both for the Indian people and the governments concerned to try to establish what particular sites they want. You mentioned eighty miles north, but we are not sure that they have picked the exact location.

I know that Mr. Prince has had one meeting with the Finlay River people. I think some headway has been made in putting together an approach for presentation to the provincial government, but I do not know the details. They have decided to divide into two bands, and there is contact between the UBCIC, the bands and the provincial government.

Mr. Borrie: That is fine. Thank you very much.

The Chairman: Gentlemen, we will be dealing with Northern Affairs on Tuesday. I would like to inform those on the steering committee that we have a meeting this afternoon.

Mr. Orange: At what time.

The Chairman: At 3.30 p.m.

[*Interprétation*]

Je sais que la tribu de Finlay River a décidé de se diviser en deux groupes. Ils se sont effectivement divisés en deux groupes. Officiellement, ils ont créé deux tribus séparées.

Je sais que notre bureau de Vancouver a tenu une réunion dans cette région au mois d'avril et que notre nouveau directeur général, M. White, ainsi que les représentants de chefs indiens de Colombie-Britannique ont tenu la réunion afin de décider quelles méthodes devraient être adoptées pour trouver une région pour le peuple. On a convenu d'utiliser les services de M. Nick Prince de Prince-George, membre de la U.B.C.I.C. qui agira comme négociateur pour les Indiens et les gouvernements concernés pour étudier ce problème. Vous avez parlé de 80 milles au nord mais nous doutons qu'ils aient trouvé l'endroit précis.

Je sais que M. Prince a eu une réunion avec les gens de Findlay River. On a réalisé certains progrès, mais je n'en connais pas les détails. Ils ont décidé de se diviser en deux bandes et l'U.B.C.I.C., les bandes indiennes et le gouvernement provincial demeurent en contact.

M. Borrie: C'est bien, je vous remercie.

Le président: Messieurs, nous étudierons mardi le développement du nord. Les membres du comité de direction sont priés de noter que nous avons une réunion cet après-midi.

M. Orange: A quelle heure?

Le président: A 3 h 30.

APPENDIX "G"

How many Treaty Indians are attending (a) high school (b) university (if possible on a provincial breakdown)?

1. (a) High School Students (Grade 9-13)

Province	Federal Schools	Provincial Schools	Federal and Provincial Totals
Nova Scotia	—	145	145
New Brunswick	—	119	119
P.E.I.	—	5	5
Quebec	—	838	838
Ontario	5	2,443	2,448
Manitoba	116	1,125	1,241
Saskatchewan	25	848	873
Alberta	83	1,049	1,132
British Columbia	—	1,937	1,937
	229	8,499	8,728

(b) There are 168 male and 107 female Indian status students attending Universities in 1970-71.

UNIVERSITY STUDENTS

Province	M	F	Total
Maritime	13	4	17
Quebec	24	11	35
Ontario	46	31	77
Manitoba	26	15	41
Saskatchewan	26	18	44
Alberta	10	10	20
British Columbia	23	18	41
Total	168	107	275

In addition to the above, there are 414 Indians receiving professional training; 49 in teaching and 24 in nursing, making a total of 762 Indians receiving post-secondary education.

APPENDIX "H"

What is the Department's policy regarding the provision of water and sewage facilities with new homes? Is it true that statements were made some 2-3 years ago that all houses would be equipped with water and sewage facilities within five years?

1. Where Indian people are living in communities where supplies of water are inadequate or in danger of contamination, wells may be drilled at stragegic locations, water systems may be constructed or municipal services may be extended by cost-sharing agreement. The Department will continue to provide or assist with the provision of domestic water and sanitation systems where there is an established need and it is economically feasible to do so.

APPENDICE «G»

Combien y a-t-il d'Indiens assujettis au traité qui vont a) à l'école secondaire b) à l'université (par province, si possible)?

1 a) Elèves du secondaire (de la 9e à la 13e année)

Province	Écoles fédérales	Écoles provinciales	Total fédéral et provincial
Nouvelle-Écosse	—	145	145
Nouveau-Brunswick	—	119	119
Île-du-Prince-Édouard	—	5	5
Québec	—	838	838
Ontario	5	2,443	2,448
Manitoba	116	1,125	1,241
Saskatchewan	25	848	873
Alberta	83	1,049	1,132
Colombie-Britannique	—	1,937	1,937
	229	8,499	8,728

b) Il y a 168 étudiants et 107 étudiantes qui ont le statut d'Indien et qui vont à l'université, en 1970-1971.

ÉTUDIANTS A L'UNIVERSITÉ

Province	Étudiants	Étudiantes	Total
Maritimes	13	4	17
Québec	24	11	35
Ontario	46	31	77
Manitoba	26	15	41
Saskatchewan	26	18	44
Alberta	10	10	20
Colombie-Britannique	23	18	41
Total	168	107	275

En plus des étudiants ci-dessus mentionnés, il y a 414 Indiens qui reçoivent une formation professionnelle; 49 dans l'enseignement et 24 dans les soins d'infirmier, ce qui fait un total de 762 Indiens qui reçoivent une éducation post-secondaire.

APPENDICE «H»

Quelle est la politique du ministère concernant l'installation des service d'eau et d'égouts adaptés aux nouvelles maisons? Est-il exact que l'on a déclaré il y a deux ou trois ans que toutes les maisons seraient munies de services d'eau et d'égouts au cours des cinq années suivantes?

1. Lorsque des Indiens vivent dans des communautés où l'adduction d'eau est insuffisante ou bien où il y a des risques de contamination, on pourrait forer des puits dans les sites stratégiques, on pourrait construire des systèmes d'adduction d'eau, ou bien on pourrait étendre les services municipaux, grâce à des accords pour le partage des frais. Le ministère continuera à fournir ou à aider à fournir l'eau ménagère et les systèmes sanitaires partout où le besoin s'en fait sentir

There are several factors which complicate the evolving of a formula for water and sewage systems:—

1. The tremendous range of costs throughout Canada (i.e differences in geographical area, differences in water table, etc.).

2. Some reserves are better able to assist in the cost of providing these facilities than others either due to their development or their proximity to off-reserve communities.

We have no knowledge of any statement concerning the provision of water and sewage facilities for all homes within five years. The object has been to provide these facilities where it is practicable to do so and the program will continue.

APPENDIX "I"

What measures did the Department take to ensure that native students attending high school and university in isolated areas received information about summer job opportunities?

Summer employment information was made available to university and high school students by Departmental and school based counsellors.

A letter was sent to each university student informing him of summer employment opportunities available within the Department. The Department has initiated a pilot high school student summer employment project to employ approximately 850 students on reserves this summer. Indian co-ordinators for the project are currently making this information known to band councils and high school students.

APPENDIX "J"

Federal Financial Support to Indian and Eskimo Organizations

The practice of providing financial assistance to enable Indian leaders to hold discussions began with the Indian Act review following the Second World War. Support for formal bodies such as the former Regional and National Indian Advisory Councils began in the middle sixties while funding by the Department on a per capita grant basis of provincial Indian Associations and the National Indian Brotherhood commenced in 1969. In addition, funds were provided on an accountable basis to meet the cost of local and regional meetings to consider policy questions. Meanwhile, some Indian organizations obtained further financial support for various purposes from other sources including the ARDA administration and the Departments of the Secretary of State, National Health and Welfare, Privy Council Office and C.M.H.C.

et où il est économiquement possible de le faire. Il y a plusieurs facteurs qui rendent plus difficile la mise au point d'une formule pour les systèmes d'eau et d'égouts:

1. Les énormes différences de prix à travers le Canada (C'est-à-dire les différences selon les régions géographiques, les différences entre les nappes d'eau souterraines, etc.).

2. Certaines réserves sont mieux en mesure que d'autres de réduire les frais entrainés par l'installation de ces services, soit en raison de leur développement ou de leur proximité des collectivités qui se trouvent en dehors de la réserve.

Nous n'avons connaissance d'aucune déclaration relative à l'installation de services d'eau et d'égouts pour toutes les maisons, dans un délai de cinq ans. L'objectif est d'installer des services partout où cela est possible, et ce programme continuera d'être appliqué.

APPENDICE «I»

Quelles mesures le ministère a-t-il prises pour s'assurer que les étudiants autochtones qui vont à l'école secondaire et à l'université dans des régions isolées ont été mis au courant des possibilités concernant les postes d'été?

Des conseillers du ministère et des écoles ont mis à la disposition des étudiants des universités et des écoles secondaires les renseignements relatifs aux postes d'été.

Une lettre a été envoyée à chaque étudiant d'université pour l'informer des possibilités concernant les postes d'été, au sein du ministère. Le ministère a lancé un projet pilote de postes d'été pour les élèves d'écoles secondaires, projet qui doit employer environ 850 étudiants dans les réserves, cet été. Des coordonnateurs indiens sont actuellement en train d'en informer les conseils de bandes et les élèves d'écoles secondaires.

APPENDICE «J»

AIDE FINANCIÈRE FÉDÉRALE AUX ORGANISMES INDIENS ET ESQUIMAUX

La pratique qui consiste à accorder une aide financière pour permettre aux dirigeants indiens de tenir des réunions a commencé avec la révision de la Loi sur les Indiens, qui s'est effectuée après la deuxième guerre mondiale. L'aide à des organismes officiels comme les anciens conseils consultatifs régionaux et national des Indiens a commencé au milieu des années 60, et le ministère a commencé en 1969 à donner des subventions per capita aux associations provinciales d'Indiens et à la Fraternité nationale des Indiens. En outre, on a procuré des fonds sur une base comptable afin de couvrir les frais des réunions locales et régionales pour étudier les questions de politique. Entre-temps, quelques organismes indiens ont obtenu d'autres aides financières dans différents buts, provenant d'autres sources qui comprennent l'administra-

In 1970-71 the Departments of the Secretary of State and Indian Affairs and Northern Development provided $3,475,127 to 14 organizations of which $1,374,613 was in the form of grants and the balance accountable contributions. The associations were required to provide annual audited statements.

For 1971-72 arrangements have been made for the Department of the Secretary of State to be the channel through which Federal funds would be paid to native organizations to help them meet core expenses, that is expenses related to the organizations, operation and support of an association for the purpose of providing a management and operational unit to conduct the affairs of the association. That department has already made grants to a number of associations in the current fiscal year.

The Department of Indian Affairs and Northern Development will continue, in the current fiscal year, to provide financial assistance to associations, groups and bands to enable meetings to be held to discuss policies, programs and budgets or related matters. The administration of these funds has been decentralized to the Regional Offices. They are available within the overall limit of the amounts voted on the basis of certain criteria, for example, the funds are fully accountable and the rates for per diem allowances and travel by car are fixed.

In addition to the foregoing, which are funds earmarked for consultation purposes, the Department provides further funds to a number of Indian organizations, under formal agreements, to cover community development, research or certain closely related special services provided by these organizations in Indian communities. these arrangements are usually worked out in consultation between the organization executive and Departmental regional officials and financial arrangements are outlined in the agreements.

The bulk of departmental funds being administered directly by Indian people is paid to Indian bands to cover programs and services previously provided directly by the Department. Applications for these funds are normally made to the District Offices and procedures are generally known to the Band councillors through participation in the budgetary process. These contributions are accountable.

The amounts involved in the foregoing two categories (associations and bands) have been growing rapidly from year to year, particularly in the case of contributions to bands, and in 1971-72 are expected to reach $33.9 million.

APPENDIX "K"

Mr. Rock, M.P.

Grants for Indian language studies

Cultural grants are available to people of Indian status considered for research, preservation, promotion and

tion ARDA et les ministères du Secrétariat d'État, de la Santé nationale et du Bien-être social, du Bureau du Conseil privé et de la SCHL.

En 1970-1971, les ministères du Secrétariat d'État et des Affaires indiennes et du Nord canadien ont fourni à 14 organismes $3,475,127, dont $1,374,613 sous forme de subventions, et le reste sous forme de contributions comptables. Les associations étaient tenues de fournir des comptes annuels certifiés.

Pour 1971-1972, des dispositions ont été prises pour que le ministère du Secrétariat d'État serve d'intermédiaire pour les subventions fédérales aux organisations authochtones, afin de les aider à faire face aux dépenses essentiells, c'est-à-dire les dépenses relatives à l'organisation, au fonctionnement et au soutien d'une association, et afin de fournir une unité de gestion et de fonctionnement pour conduire les affaires de l'association. Le ministère a déjà accordé des subventions à un certain nombre d'associations au cours de l'actuelle année fiscale.

Le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien continuera, au cours de l'année fiscale actuelle, à fournir une aide financière aux associations, aux groupes et aux bandes, pour leur permettre de se réunir et d'étudier les politiques, les programmes, les budgets et les questions qui y sont relatives. On a décentralisé l'administration de ces fonds, en la donnant aux bureaux régionaux. Elles sont disponibles dans la limite générale des sommes accordées selon certains critères et, par exemple, ces fonds sont entièrement imputables et les taux des indemnités journalières et des déplacements en automobile ont été fixés.

En plus de ces subventions, auxquelles on donne une affectation spéciale à des fins de consultation, le ministère fournit d'autres fonds à un certain nombre d'organismes indiens, en vertu d'accords officiels pour couvrir les frais d'expansion de la collectivité, de recherche ou de certains services spéciaux annexes offerts par ces organisations dans les collectivités indiennes. Ces accords se font généralement grâce à la consultation entre des dirigeants de l'organisation et des fonctionnaires régionaux du ministère, et ces accords font mention des dispositions financières.

La plus grande partie des fonds du ministère qui sont administrés directement par les Indiens est donnée aux bandes indiennes pour faire face aux dépenses de programmes et de services qui étaient préalablement directement fournies par le Ministère. Ces subventions sont généralement sollicitées des bureaux de district et les conseillers des bandes sont généralement informés de la marche à suivre grâce à leur participation aux débats budgétaires. Ces contributions sont imputables.

Les sommes relatives aux deux catégories ci-dessus mentionnées (associations et bandes) se sont rapidement accrues au cours des années, notamment les contributions aux bandes et on s'attend à ce qu'elles atteignent 33.9 millions de dollars en 1971-1972.

APPENDICE «K»

M. Rock, député,

Subventions accordées pour l'étude de la langue indienne

Les personnes qui ont le statut d'indien, en vertu de la loi des indiens, peuvent recevoir des subventions cultu-

expression of traditional or contemporary cultural endeavours including art, sculpture, music and drama forms, etc.

A total of 94 Cultural Grants were awarded in 1970-71 in the amount of $291,745. The average amount per grant was $2,000 to $3,000.

In 1971-72 to date, 35 grants have been awarded for a total of $88,250. The Cultural Grant budget for this fiscal year is $334,000.

Referring specifically to Indian language studies, six contracts were let and two grants were made in 1970-71. Research projects included the studies of the Cree, Mohawk, Kluane, Algonquin, Micmac languages while the Caughnawauga Reserve Mohawk Indians received a grant of $5,000 for implementing in the schools a Mohawk language teaching programme for Indian children. A number of these projects will continue this year and, in addition, research into the Ojibway language will be beginning this summer.

relles. Les demandes peuvent porter sur la recherche, la conservation, la promotion et l'expression d'efforts culturels traditionnels ou comtemporains, comprenant l'art, la sculpture, la musique et le théâtre, etc.

Au total, 95 bourses culturelles ont été accordées en 1970-1971, et leur montant s'élève à $291,745. Le montant moyen d'une bourse était de $2,000 à $3,000.

Jusqu'à l'heure actuelle en 1971-1972, 35 bourses ont été accordées pour un montant total $88,250. Le budget des bourses culturelles, pour l'année fiscale en cours, est de $334,000.

En ce qui concerne tout particulièrement l'étude de la langue indienne, six contrats ont été conclus, et deux bourses ont été accordées en 1970-1971. Les projets de recherche comprenaient des études en langue Crie, Mohawk, Kluane, Algonquin, Micmac, et les indiens Mohawk de la réserve Caughnawaga ont reçu une subvention de $5,000 pour mettre en vigueur un programme d'enseignement de la langue Mohawk pour les enfants indiens, dans les écoles. Un certain nombre de ces projets se poursuivront cette année, et, en outre, des recherches sur la langue Ojibway vont être entreprises cet été.

APPENDIX "L"

M. Thomson, M.P. (Battleford-Kindersley):

How many Indians applied to the Farm Credit Corporation for loans? How many applications were (a) accepted (b) rejected? What alternative means of financing are available to native people?

The Farm Credit Corporation provides loans to Indians to provide capital for establishment or expansion of viable farm units.

In 1969-70, guarantees were provided for 45 loans for $900,600 and in 1970-71, 24 loans totalling $412,200. While complete statistics regarding the number of applications and number of loans refused would have to be obtained from the Farm Credit Corporation (and we have requested this) we understand that, from May 1969 to December 1970, 84 applications were received from Indian people and 15 were refused.

The Department of Indian Affairs and Northern Development makes working capital loans to Indian farmers to supplement Farm Credit Corporation loans, and makes loans to other farmers who appear to have worthwhile projects, but who, because of the limited size of their operations or for other reasons to not qualify for Farm Credit Corporation loans.

During 1970-71 Department of Indian Affairs and Northern Development made 43 loans to farmers for a total of $462,467.

Indians may also apply for credit from non-governmental credit sources and a number appear to be doing so, particularly for farm equipment.

APPENDICE «L»

M. Thomson, député (Battleford-Kindersley)

Combien d'indiens ont sollicité des prêts à la société du Crédit agricole? Combien de demandes ont été (a) acceptées (b) rejetées? Quels sont les autres moyens de financement dont peuvent disposer les autochtones?

La société du Crédit agricole accorde des prêts aux indiens afin de leur fournir le capital nécessaire à la création ou à l'expansion d'unités agricoles viables.

En 1969-1970, elle a accordé des garanties pour 45 prêts, s'élevant au total à $900,600, et en 1970-1971 pour 25 emprunts totalisant $412,200. Bien que nous attendions encore que la société du Crédit agricole nous fournissent des statistiques complètes sur le nombre de demande et le nombre de prêt refusé (nous les avons demandé), nous pensons que, de mai 1969 à décembre 1970, la société a reçu 84 demandes émanant d'indiens, et qu'elle en a refusées quinze.

Le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien accorde des prêts de capitaux d'exploitation aux agriculteurs indiens pour complémenter les prêts de la société du Crédit agricole, et accorde aussi des prêts à d'autres agriculteurs qui semblent avoir des projets intéressants mais qui, étant donné l'ampleur limitée de leur exploitation ou pour d'autre raison, ne remplissent pas les conditions nécessaires à l'obtention d'un prêt la société du Crédit agricole.

En 1970-1971, le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien a accordé 43 prêts des agriculteurs, pour un montant total de $462,467.

Les indiens peuvent aussi demander des crédits à des organismes non gouvernementaux, et il semble qu'un certain nombre d'entre eux le fassent notamment pour l'achat d'équipement agricole.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 21

Tuesday, May 25, 1971

Chairman: Mr. Ian Watson

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 21

Le mardi 25 mai 1971

Président: M. Ian Watson

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Indian Affairs and Northern Development

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Affaires indiennes et du développement du Nord canadien

RESPECTING:

Estimates 1971-72, Department of Indian Affairs abd Northern Development

CONCERNANT:

Budget des dépenses 1971-1972, ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

Third Session

Twenty-eighth Parliament, 1970-71

Troisième session de la

vingt-huitième législature, 1970-1971

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 21

Tuesday, May 25, 1971

Chairman: Mr. Ian Watson

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 21

Le mardi 25 mai 1971

Président: M. Ian Watson

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Indian Affairs and Northern Development

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Affaires indiennes et du développement du Nord canadien

RESPECTING:

Estimates 1971-72, Department of Indian Affairs and Northern Development

CONCERNANT:

Budget des dépenses 1971-1972, ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien

---

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

Third Session

Twenty-eighth Parliament, 1970-71

Troisième session de la

vingt-huitième législature, 1970-1971

23910—1

STANDING COMMITTEE ON INDIAN AFFAIRS AND NORTHERN DEVELOPMENT

Chairman: Mr. Ian Watson

Vice-Chairman: Mr. Paul St. Pierre

Messrs.

Badanai	Gundlock	Morison	Simpson
Barnett	Marchand	Nielsen	Sulatycky
Borrie	(*Kamloops-Cariboo*)	Orange	Thomson (*Battleford-*
Buchanan	Matte	Paproski	*Kindersley*)
Cadieu	McBride	Rock	Yewchuk—(20).

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

J. H. Bennett

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES AFFAIRES INDIENNES ET DU DÉVELOPPEMENT DU NORD CANADIEN

Président: M. Ian Watson

Vice-président: M. Paul St. Pierre

Messieurs

Badanai	Gundlock	Morison	Simpson
Barnett	Marchand	Nielsen	Sulatycky
Borrie	(*Kamloops-Cariboo*)	Orange	Thomson (*Battleford-*
Buchanan	Matte	Paproski	*Kindersley*)
Cadieu	McBride	Rock	Yewchuk—(20).

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

J. H. Bennett

Clerk of the Committee

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente au siège d'Information Canada, Ottawa, Canada

MINUTES OF PROCEEDINGS

Tuesday, May 25, 1971.
(23)

[*Text*]

The Standing Committee on Indian Affairs and Northern Development met this day at 9:55 a.m., the Chairman, Mr. Watson, presiding.

Members present: Messrs. Badanai, Buchanan, Cadieu, McBride, Orange, Paproski, Rock, Thomson (*Battleford-Kindersley*), Watson.—(9)

Also present: Mr. Howard (*Skeena*), M.P.

Witnesses: From the Department of Indian Affairs and Northern Development: Messrs. A. D. Hunt, Assistant Deputy Minister (Northern Development); A. Reeve, Acting Director (Northern Economic Development Branch); D. Davidson, Director, Territorial Relations Branch.

The Committee resumed consideration of the Estimates 1971-72 for the Department of Indian Affairs and Northern Development.

Item 1—Program Expenditures—Stand.

Items 5, 10, L15—Indian and Eskimo Affairs Program—Stand.

Items 60, 65, 70—Conservation Program—Stand.

The Chairman called—*Northern Development Program*

Item 20—Operating Expenditures—$17,187,000

Item 25—Capital Expenditures—$19,721,000

Item 30—Grants, contributions and other transfer payments—$63,067,000.

and Loan Items—L35, L40, L45, L50 and L55.

The Chairman introduced Mr. A. D. Hunt, Assistant Deputy Minister (Northern Development), who introduced his associates.

The witnesses were examined on the Northern Development Program.

At 11.38 a.m., questioning concluded, the Committee adjourned to Thursday, May 27. 1971.

PROCÈS-VERBAL

Le mardi 25 mai 1971
(23)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des affaires indiennes et du développement du nord canadien se réunit ce matin à 9h55. Le président, M. Watson, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Badanai, Buchanan, Cadieu, McBride, Orange, Paproski, Rock, Thomson (*Battleford-Kindersley*), Watson.—(9)

Autre député présent: M. Howard (*Skeena*).

Témoins: Du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien: MM. A. D. Hunt, sous-ministre adjoint (développement du Nord); A. Reeve, directeur intérimaire (direction de l'expansion économique du Nord); D. Davidson, directeur, direction des affaires territoriales.

Le Comité reprend l'étude des prévisions budgétaires 1971-1972 concernant le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien.

Crédit 1—dépenses du programme—réservé.

Les crédits 5, 10 et L15—Programme des affaires indiennes et esquimaudes—réservés.

Les crédits 60, 65 et 70—Programme de conservation—réservés.

Le président met en délibération—*Programme du développement du Nord canadien*

Crédit 20—dépenses de fonctionnement—$17,187,000

Crédit 25—dépenses d'investissement—$19,721,000

Crédit 30—subventions, contributions et autres paiments de transfert—$63,067,000

Et les crédits ayant trait aux prêts—L35, L40, L45, L50 et L55.

Le président présente M. A. D. Hunt, sous-ministre adjoint (développement du Nord canadien), qui présente ses associés.

Les témoins répondent aux questions ayant trait au programme du développement du Nord canadien.

A 11h38 du matin, à la fin de la période de questions, le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 27 mai 1971.

Le greffier du Comité

J. H. Bennett

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, May 25, 1971.

[*Text*] • 0955

The Chairman: Gentlemen, I call the meeting to order. As previously agreed, we are allowing the items relating to program expenditures, the conservation program, and the Indian and Eskimo Affairs Program which were examined at previous meetings to stand. This morning we are going to have a look at the Northern Development Program, Votes 20, 25, 30, L35, L40, L45, L50, and L55, listed on page 10-2 of the Blue Book.

We have with us Mr. Hunt, Assistant Deputy Minister (Northern Development). Mr. Hunt would you introduce your colleagues?

Mr. A. D. Hunt, Assistant Deputy Minister (Northern Development), Department of Indian Affairs and Northern Development): Thank you, Mr. Chairman.

On my right, is Mr. A. Reeve, Acting Director of the Northern Economic Development Branch; next is Mr. D. Davidson, Acting Director of the Territorial Relations Branch; next, I think I need not again introduce Mr. R. F. Battle, Assistant Deputy Minister (Finance and Administration); next is Mr. F. Fingland, Chief of the Territorial Division; next is Mr. Armstrong, Senior Accountant dealing with the Northern Development Program activity; next is Mr. B. Shapiro, Chief of the Administrative Service Division; and finally Mr. G. Davies working with Mr. Battle.

The Chairman: Gentlemen, there will not be an opening statement. Do any of you have questions you wish to direct to any of the officers present?

Mr. Orange.

Mr. Orange: Mr. Chairman, at one of the latter meetings there was a suggestion that Mr. Hunt's office might put together for the members of the Committee a brochure or an outline of the various development assistance programs that are available for various companies in the North. I wonder if Mr. Hunt could say when this will be ready?

Mr. Hunt: Mr. Chairman, I am fairly confident that it should be ready by the end of the week. If not the end of this week, then next week. It is in hands right now. I can quickly review any of the items, if you so wish.

Mr. Orange: Not particularly, as far as I am concerned, Mr. Chairman.

I just do not want to forget these. Mr. Chairman, I wonder if Mr. Hunt could tell us something about the pipeline studies which are under way in his department and what steps they have taken to meet this coming need?

Mr. Hunt: Mr. Chairman, first of all, if I might, I think it would be useful to indicate the way in which the three departments primarily concerned are tackling the requirement to assess, particularly from our responsibili-

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi, 25 mai 1971

[*Interpretation*]

Le président: Messieurs, à l'ordre s'il vous plaît. Comme on l'a convenu auparavant, nous maintenons des articles concernant les dépenses de programme, les programmes de conservation, les programmes des affaires indiennes et esquimaudes qui ont été examinés au cours de réunions précédentes. Ce matin nous allons examiner le programme du développement du territoire du nord-ouest, les crédits 20, 25, 30, L35, L40, L45, L50 et L55, mentionnés à la page 10-2 du Livre bleu.

Avec nous se trouve M. Hunt, sous-ministre adjoint (développement du nord canadien). Monsieur Hunt voulez-vous présenter vos collègues?

M. A. D. Hunt (sous-ministre adjoint, développement du nord canadien), ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien): Je vous remercie, monsieur le président.

A ma droite, se trouve M. A. Reeve, directeur suppléant de la Division du développement économique du nord; ensuite se trouve M. D. Davidson, directeur suppléant de la Division des relations territoriales; ensuite, je pense ne pas avoir besoin de présenter M. R. F. Battle, sous-ministre adjoint, finance et administration, ensuite se trouve M. F. Fingland, chef de la Division territoriale; ensuite M. Armstrong, chef comptable s'occupant des activités du programme de développement du nord canadien, ensuite M. B. Sapiro, chef de la Division des services administratifs; et enfin M. G. Davies qui travaille avec M. Battle.

Le président: Messieurs, il n'y aura pas de discours d'ouverture. Est-ce que certains d'entre vous ont des questions à poser directement aux fonctionnaires présents? Monsieur Orange.

M. Orange: Monsieur le président, au cours des réunions précédentes on a suggéré que le bureau de M. Hunt pourrait produire pour les membres du Comité une brochure ou un condensé des différents programmes d'assistance au développement qui sont disponibles aux différentes compagnies du nord. Je me demande si M. Hunt pourrait nous indiquer quand cela sera prêt?

M. Hunt: Monsieur le président, je crois pouvoir dire que cela sera prêt d'ici la fin de cette semaine. Sinon d'ici la fin de cette semaine, alors d'ici la fin de la semaine suivante. On s'en occupe à l'heure actuelle. Je peux si vous le désirez passer en revue tous les articles.

M. Orange: Pas particulièrement, en ce qui me concerne, monsieur le président. Simplement je ne veux pas les oublier.

Monsieur le président, je me demande si M. Hunt pourrait nous apporter des précisions à propos des études de l'oléoduc qui seront menées dans son ministère et à propos des mesures qui sont prises pour faire face à ces nouveaux besoins?

M. Hunt: Monsieur le président, avant tout, si je peux me permettre, je pense qu'il serait utile d'indiquer la façon dont les trois ministères concernés à l'origine s'occupent des exigences et des évaluations, particulièrement

[*Texte*]

ty point of view, the environmental and social impact of the proposed or possible pipeline that might come from Prudhoe Bay through Northern Canada, through the Territories, through, perhaps, the Prairie Provinces and into the United States. I might emphasize, Mr. Chairman, that when referring to these pipelines, if I do refer to them as a foregone conclusion or anything of that sort, this is not the intention.

I would want to emphasize that, of course, no application has yet been made for construction of the pipeline and, indeed, I think, at this stage, it might be a foolish man who would hazard a guess as to when an application might be made and whether, in fact, an oil line will come through Canada within the next five to ten years.

We do know that the oil industry is looking at the so-called Canadian route from Prudhoe Bay to the mid-Continent. We feel that the impact that will be felt regionally to the greatest extent will be environmental and social.

• 1000

With respect to ensuring that we are looking at all the activities in this area, there is constituted what is called a Task Force On Northern Oil chaired by the deputy ministers of various departments who are interested in this. Under this task force there is a committee of officials called the Social Environmental Committee. This committee exists primarily to co-ordinate the activities of those departments interested in, naturally, the social and environmental aspects.

With respect to the social aspect we are undertaking a series of studies. The first is a study of the social impact on the communities along the route and, if you like, on the region generally. This is in a way a combined study because part of its emphasis will be on the social impact, the effect it may have on the traditional ways of life and on the way in which the region can participate in benefits, shall we say, that should accrue if a pipeline is built, and in part it is a standard, if you like, economic study in which you simply try to establish and quatify the value of the inputs and the outputs and to determine whether, if I may say, in economic terms as separate perhaps from local sociological terms, what the benefits are, if any. We hope that this particular combination study will be ready later this year.

Then we have had under way for some time an earlier study which was not actually started in relation to the pipeline but will feed into in and that was a study of the impact on the delta of the general exploration and activity. I might perhaps ask Mr. Reeve to provide information on how this is coming.

Mr. A. Reeve (Acting Director, Northern Economic Development Branch): It should be ready by approximately late fall, Mr. Chairman, and as Mr. Hunt has indicated it will deal primarily with the general impact of the oil and gas industry exploration and possible development of the Mackenzie delta specifically.

Mr. Hunt: Next in this area of social impact, we have under way a preliminary planning stage to try to develop

[*Interprétation*]

en ce qui nous concerne, pour l'environnement et l'impact social de l'oléoduc possible ou suggéré qui pourrait venir de Prudhoe Bay à travers le nord canadien, par les territoires du nord-ouest, par, peut-être, les provinces des Prairies vers les États-Unis. Je dois indiquer, monsieur le président, que lorsque l'on fait allusion à ces oléoducs, si j'en parle comme d'un fait acquis, ce n'est pas précisément mon intention.

Je voudrais mettre l'accent sur le fait que, bien sûr, aucune demande n'a été faite pour la construction de l'oléoduc, et en fait, je pense, à l'heure actuelle qu'il serait prématuré de chercher à savoir quand une demande pourra être faite et qui, en fait, un oléoduc traversera le Canada d'ici les 5 ou 10 prochaines années.

Nous savons que l'industrie pétrolifère cherche une soi-disante route canadienne à partir de Prudhoe Bay vers le Moyen Continent. Nous pensons que l'impact le plus important dans la région concernera l'environnement et les populations.

En ce qui concerne l'assurance que nous surveillons toutes les activités dans ce domaine, on a constitué ce que nous appelons un groupe de travail sur le pétrole du nord canadien présidé par les sous-ministres des différents ministères intéressés. Dépendant de ce groupe de travail, il y a un comité de fonctionnaires appelé le comité de l'Environnement et de la Population. Ce comité a pour objectif de coordonner les activités des ministères intéressés, naturellement, dans les aspects sociaux et de l'environnement.

En ce qui concerne l'aspect social, nous enterprenons une série d'études. La première concerne l'impact social sur les communautés le long de l'itinéraire choisi et, si vous voulez, dans toute la région. C'est en fait une étude combinée car une partie de l'accent est mise sur l'impact social, les essais possibles sur la façon traditionnelle de vivre et sur la façon dont la région peut participer aux bénéfices, dirons-nous, qui pourraient être augmentés si l'on construisait un oléoduc, et en partie il s'agit d'une étude ordinaire, si vous voulez, d'un point de vue économique devant nous permettre simplement d'établir et de quantifier la valeur des investissements et des bénéfices et de savoir, si je puis dire, en terme économique séparer peut-être des termes sociologiques locaux, quels sont les bénéfices, s'il y en a. Nous espérons que cette étude combinée sera prête au plus tard cette année.

Ensuite, nous avons en cours depuis quelque temps une étude préalable qui ne concernait pas réellement l'oléoduc mais qui nous apportera des informations et qui deviendra une étude sur l'impact dans l'exploration générale et l'activité du delta. Je pourrais peut-être demander à M. Reeve de nous donner des renseignements sur cette étude.

M. A. Reeve (directeur suppléant, division du développement économique du Nord canadien): Cette étude sera vraisemblablement prête d'ici la fin de l'automne, monsieur le président, et comme M. Hunt l'a indiqué, elle concernera l'impact général de l'exploration de l'industrie pétrolifère et du gaz et des développements possibles de la région du delta du MacKenzie.

M. Hunt: Ensuite, en ce qui concerne l'impact social, nous avons en cours une planification préliminaire pour

[*Text*]

what might be termed a regional development plan. This would be an attempt to try to plan what benefits would accrue from the pipeline; to identify these and to ensure, once these have been identified that of course the region and the people of the region benefit to the greatest extent possible. This would include not simply employment, "optimizing" employment, but trying to make sure that whatever business opportunities may be available can be, where possible, supplied by the people living in the region rather than, as often happens, brought in from outside. This, I would emphasize, is in the preliminary stages, but we still think there will be adequate time.

I should perhaps mention timing, although simply to say I am not trying to hazard a guess as to the likely timing of these pipelines, if they are built at all of course, other than to say that our best judgment is that generally there is going to be adequate time in which to undertake the studies necessary.

I would point out, of course, that should applications be received by the National Energy Board for certificates of public convenience and necessity later this year, this of course does not mean that they have to be processed or issued immediately. My understanding is that the government would want to make sure that the studies and research necessary will have been undertaken before dealing with these applications too seriously.

• 1005

In the environmental field, there are already a series of studies on the way. Within our department, particularly, these are connected with what we call our ALUR Program, Arctic Land Use Research Program.

Mr. Chairman and members of the committee may recall that this program was first initiated in order to undertake, what I would call, the highly mission-oriented research required in order to develop the proposed land use regulations under last year's amendments to the Territorial Lands Act.

This program was expanded in order to some degree, to take account of the requirements for environmental assessment connected with the pipeline.

Under this ALUR Program, we first are contracting actually with the Geological Survey of Canada for terrain sensitivity mapping, and we feel that this is one of the most important aspects of our research.

The objective here is through the interpretation of aerial photos, both standard, infrared and so on, plus ground checks and sampling to develop for the broad route of the pipeline, or for the broad route that is thought to be likely, a map showing the sensitivity of the soils and the surface material to disturbance, to construction and so on.

I am sure, Mr. Chairman, that many members of the Committee will be aware of the numerous statements regarding the sensitivity of the northern environment to disturbance, and this is in part brought about by the permafrost condition which, in certain soils, traps—in the form of ice—a very high moisture content.

If the insulating layer is disturbed, the ice then melts out and you sometimes have what you might call a soup

[*Interpretation*]

essayer de mettre au point ce que l'on pourrait appeler un plan de développement régional. Il s'agirait d'évaluer quels seraient les bénéfices augmentés à la suite de cet oléoduc, essayer d'identifier ces bénéfices et d'assurer, une fois qu'ils auront été identifiés que bien sûr la région et la population de la région tireront les plus grands bénéfices possibles. Ceci inclurait non seulement l'emploi, un emploi «satisfaisant», mais chercherait à trouver l'assurance que quelles que soient les possibilités industrielles qui seraient disponibles, autant que possible, il serait fait appel à la population locale plutôt que comme cela se produit souvent, à de la main-d'œuvre venant de l'extérieur. Ceci, et je mets l'acent sur ce point, se trouve dans les stades préliminaires, mais nous pensons toujours que nous aurons une période de temps adéquate.

Peut-être, devrais-je mentionner un calendrier, bien qu'au lieu d'essayer de deviner quel sera le calendrier probable pour ces oléoducs, s'ils sont jamais construits, bien sûr, il est préférable de dire que selon nous, il y aura une période de temps adéquate pour entreprendre les études nécessaires.

Je devrais indiquer, également, que des demandes devront être reçues par la Commission nationale de l'Énergie pour émettre des certificats d'intérêt public dans le courant de cette année, ceci bien sûr ne veut pas dire qu'il faudra les préparer ou les émettre immédiatement. Je comprends que le gouvernement voudrait s'assurer que les études et les recherches nécessaires seront entreprises avant de s'occuper directement de ces demandes.

Dans le domaine de l'environnement, il y a déjà une série d'études en cours. A l'intérieur de notre ministère en particulier, des études sont reliées à ce que nous appelons le programme ALUR, *Arctic Land Use Research Program.*

Monsieur le président et les membres du comité se souviendront que ce programme a été mis en place afin d'entreprendre, ce que j'appellerai, la recherche à caractère de mission nécessaire pour développer les règlements sur l'utilisation des terres en vertu des amendements de l'an dernier à la Loi sur les terres territoriales.

Nous avons augmenté ce programme afin de tenir compte dans une certaine mesure des exigences des évaluations de l'environnement reliées à la présence de l'oléoduc.

En vertu du programme ALUR, nous passons des contrats avec *Geological Survey of Canada* pour dresser des cartes de la sensibilité du terrain, et nous avons l'impression que c'est un des aspects les plus importants de notre recherche.

L'objectif ici est grâce à l'interprétation de photos aériennes, à la fois normale et par infra-rouge, et grâce à des vérifications sur le terrain et des échantillons de dresser pour l'itinéraire de l'oléoduc, ou d'une façon générale selon l'itinéraire qui sera probablement adopté, une carte montrant la sensibilité des terrains et des sols à la suite de travaux et de constructions.

Je suis sûr, monsieur le président, que plusieurs membres du comité sont conscients des différentes déclarations concernant la sensibilité de l'environnement du Nord canadien aux travaux, et ceci est dû en partie aux conditions de gel permanent qui, dans certains sols—sous

[*Texte*]

or just a silt with high water in it. Of course, this can have quite an effect on the environment generally, on the ecological balance, on the wildlife.

So this sensitivity mapping is aimed, of course, at determining which areas through which the pipeline might pass are the most sensitive, and it will, in turn, be a way hopefully of avoiding the more sensitive areas.

Mr. Paproski: Mr. Chairman, I have a supplementary question.

In regard to all these studies, are you taking advantage of engineering students and graduates who are now unemployed to do any of these studies as they are doing now in the United States?

Many of these students and graduates are now out of work. Is the department taking into consideration hiring some of these people to do this environmental study and ecological study, and also the different other studies that you are doing in the North?

Mr. Hunt: We are on the social studies side, but with respect to the environmental, we are not directly, because almost 100 per cent of our environmental studies that paid for, if I might put it that way, through the Department of Indians Affairs and Northern Development, are done on a contract basis. But, of course, this will result in some of these students and graduates being employed. In fact, we contract with several universities: the University of Laval, the University of British Columbia, the University of Alberta. They in turn, of course, employ some students—undergraduate students or graduate students, and indeed some who are at the Ph.D. level.

Mr. Paproski: But the department itself is not hiring any as such.

Mr. Hunt: Not for the environmental studies, no, because all our work is contracted out. I think that is correct. Yes, it is 100 per cent. But it will result in some being employed. In addition to the terrain-sensitivity studies that specifically are being undertaken on the expected route of the pipeline, we have undertaken and will be continuing what I would term vehicle-impact studies. This is a determination of the imprint of the degree of disturbance caused by various types of vehicles when moving across the tundra and across the permafrost. We go anywhere from V8s—wheeled vehicles—through the flexible-track type of vehicle. As a result of this we will be able to develop useful and firm stipulations with respect to the type of construction vehicles that would be acceptable in the sensitive areas. Next, on a small scale, and I would not want to overemphasize this at this point, we are trying to assess the impact of the results, if you like, of an oil spill on the vegetation and the ground cover, on the surface. The initial results indicate that this program would have to be expanded quite significantly to provide the results that we eventually will want. But we are moving in this direction and hopefully will be able to develop an appropriate research program.

[*Interprétation*]

la forme de glace—provoque une teneur en humidité très élevée.

Si la couche superficielle est déplacée, alors la glace fond et vous obtenez ce que nous appellerions une soupe ou alors un limon gorgé d'eau. Bien sûr, ceci peut avoir un effet sur l'environnement d'une façon générale, sur l'aspect de l'écologie, sur la vie animale.

Dresser ainsi une évaluation de la sensibilité des sols permet, bien sûr, de déterminer les régions par lesquelles pourrait passer l'oléduc, de savoir quelles sont les plus sensibles, et de permettre nous l'espérons de les éviter.

M. Paproski: Monsieur le président, j'ai une question supplémentaire.

En ce qui concerne toutes ces études, est-ce que vous vous servez des étudiants ingénieurs et des diplômés d'université qui sont à présent sans emploi pour mener certaines de ces études comme c'est le cas à présent aux États-Unis?

La plupart de ces étudiants et de ces diplômés sont en chômage à présent. Est-ce que le ministère a prévu de louer les services de certains d'entre eux pour faire des études sur l'environnement et sur l'écologie, et également toutes les études nécessaires pour le Nord canadien?

M. Hunt: Nous parlons des études sur la population, mais en ce qui concerne l'environnement, nous ne sommes pas directement concernés car environ 100 p. 100 de nos études sur l'environnement sont payées, si je puis dire, par le ministère des Affaires indiennes et de développement du Nord canadien sur la base de contrat. Mais, bien sûr, cela amènera certains de ces étudiants et de ces diplômés à trouver un emploi. En fait, nous passons des contrats avec plusieurs universités: l'université de Laval, l'université de Colombie-Britannique, l'université d'Alberta. A leur tour, ces universités emploient certains étudiants—des étudiants non diplômés ou diplômés et, en fait, certains qui sont au niveau du doctorat.

M. Paproski: Mais le ministère lui-même n'utilise pas les services de ces étudiants.

M. Hunt: Non en ce qui concerne les études sur l'environnement, car la plupart de notre travail se fait en vertu de contrats. Je crois que cela est exact. Oui, c'est exact à 100 p. 100. Mais bien sûr certains étudiants trouveront un emploi. En plus des études sur la qualité du terrain qui ont été entreprises à l'endroit où passera probablement le gazoduc, nous avons commencé et nous poursuivons ce que j'appellerais des études sur l'impact des véhicules. Ces études ont pour objet de déterminer le niveau d'ennuis causés par plusieurs genres de véhicules lorsque ceux-ci se déplacent dans la toundra et dans le pergelisol. Nous étudions tout genre de véhicule à partir des V-8 jusqu'au genre de véhicule à chenilles. Nous serons à partir de ces études en mesure de formuler des directives utiles et éclairées en ce qui a trait au genre de véhicules nécessaire à la construction qui serait souhaitable dans ces régions. De plus, sur une petite échelle et je n'admet pas mettre trop d'emphase sur ce sujet en ce moment, nous essayons d'évaluer l'impact qu'aurait si vous voulez le déversement du pétrole sur la végétation et sur ce qui recouvre la surface du sol. Les premiers résultats indiquent que ce programme devrait être étendu

[*Text*]

• 1010

Maybe Mr. Reeve can remind me of others, but these are the main ones. I have restricted myself to those studies being undertaken and paid for directly by Indians Affairs and Northern Development.

Mr. Orange: Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Hunt what the plans for discussion are with groups such as COPE and the Indian Brotherhood regarding such things as pipelines, treaty rights and what might be described as aboriginal rights, as far as the department is concerned?

Mr. Hunt: Mr. Chairman, it is recognized that there are settlements under Treaties 8 and 11 yet to be determined and, therefore, the Indians who are subject, or who are connected with these treaties, do have an unspecified interest in some of the lands in the north.

We intend to discuss, in the first stages, with the Indian Brotherhood and with the communities about the expected route to try to make them aware—although of course they are generally aware—of the probability or possibility of pipelines being built in the area. We intend to try to give them some idea of what the pipelines are, what they do, how they do it, and then ask them about the manner in which they would like to be consulted on this particular possibility or proposal. I have not had a chance to speak to him since he has been back but we have sent a representative of the department in Yellowknife and Whitehorse. He met with Mr. Washie and with Mr. Elijah Smith, and I am not sure of the results of his discussions with them. The purpose of this trip was to try and arrange for how we first, if you like, communicate the facts about the situations, as far we know them, and then, secondly, how we set up a consultative process with respect to this particular project.

• 1015

Mr. Orange: Mr. Chairman, I realize my time is up. I would like to ask Mr. Hunt one further question. It is more of a detailed question It relates to the major capital projects, northern roads and airstrips. on page 10-34 there is a fairly substantial list of proposed programs. It is really two questions.

It is indicated here that there will be a number of major contracts, I would think, in this coming year, the Dempster Highway, Mackenzie Highway. How many of these have been called? How many tenders have been called? How many have been awarded, and how do the

[*Interpretation*]

d'une façon assez considérable en vue de fournir les résultats que nous en espérons. Nous faisons cependant des efforts à cet égard et nous espérons que nous serons en mesure de développer un programme de recherches appropriées.

Peut-être que M. Reeve pourrait me rappeler certains des autres programmes qui sont en cours mais ceux-ci sont les principaux. Je m'en suis tenu aux études qui sont entreprises et défrayées directement par le ministère des Affaires indiennes et du Développement du grand nord.

M. Orange: Monsieur le président je voudrais demander à M. Hunt quels projets de discussions seront entrepris avec des groupes tels que COPE et la fédération d'Indiens au sujet de gazoducs, le droit de traité et ce qui pourrait être compris dans les droits des Aborigènes en autant que le ministère soit concerné?

M. Hunt: Monsieur le président, il est reconnu que des accords devraient être conclus en vertu des traités 8 et 11 et qu'ils sont à l'étude présentement et par conséquent les Indiens qui relèvent ou qui sont concernés par ces traités ont de fait un intérêt dans certaines des terres du Grand nord.

Nous avons l'intention du moins au début de tenir des discussions avec la fraternité des Indiens et avec certaines collectivités au sujet de la grande route qui sera éventuellement construite afin qu'ils prennent bien conscience des choses bien qu'évidemment en général ils sont conscients de la probabilité et de la possibilité de la construction de gazoducs dans cette région. Nous avons l'intention de leur donner quelque idée de ce que seront ces gazoducs ce à quoi ils serviront, comment nous les construirons et de leur demander de la façon dont ils voudraient tenir des consultations à ce sujet en particulier. Nous avons envoyé un représentant du ministère à Yellowknife et à Whitehorse mais je n'ai pas encore eu l'occasion de lui parler depuis son retour. Ce fonctionnaire a rencontré MM. Washie et Elijah Smith et je ne suis pas certain des résultats obtenus à la suite de ces discussions avec ces deux personnes. Le voyage de ce fonctionnaire avait pour but de voir comment nous pourrions transmettre les faits au sujet des situations en cause, à la limite de nos connaissances actuelles et deuxièmement de voir comment nous pourrions tenir des consultations avec les Indiens en ce qui a trait à ce projet en particulier.

M. Orange: Monsieur le président, je me rends compte que le temps qui m'est alloué touche à sa fin. J'aimerais poser une autre question à M. Hunt. C'est une question plutôt détaillée, elle a trait au projet majeur d'immobilisation, la route et les pistes d'atterrissage dans le Nord. A la page 10-34 il y a une liste assez longue de programmes proposés. Il s'agit en fait de deux questions.

Il est indiqué ici qu'il y aura un certain nombre de contrats majeurs, je pense à l'année prochaine, pour la construction de la route Dempster, de la route Mackenzie. Combien d'entre eux ont fait l'objet de soumissions, com-

[*Texte*]

prices compare with what you have estimated to this point?

The second question is related to remote airstrips and the co-operative program with the Department of National Defence, where it has been indicated that National Defence will carry out probably a number of strips in the next three or four years. My question is, are we assured that wherever they take on a project, they will not interfere with local participation? I am thinking primarily of Igloolik where you have a co-op with equipment that could build their own airstrip, whereas in Pang there is just no equipment available, and I could see the army moving in there. I am just concerned that Igloolik will end up in the hands of the Department of National Defence, even though their priority may drop a little. So these are my two questions, really.

Mr. Hunt: Mr. Chairman, I will attempt to answer the second one first. Generally under the remote airstrips construction program it is necessary to buy equipment, especially for say two airstrips, and this equipment then is often left behind and split between the two airstrips for maintenance. In view of Mr. Orange's bringing to our attention the possibility that there may be adequate equipment at Igloolik, if we have not already taken this into account we certainly will, and certainly we will try to respond to the suggestion that we should make the opportunity available to the community to carry out some if not all the construction. I think this would depend on the size of the equipment and its capability.

Mr. Orange: Well, in the case of Igloolik, they have indicated that they would be quite prepared to hold off for two or three or four years until funds were available, in the event that they were able to do it themselves as opposed to having the strip now. They have something there now which is minimal, but it is there.

Mr. Hunt: It works. I perhaps should add, I am sure perhaps members are aware that the reason the Department of National Defence undertakes this work is an attempt to provide their engineering corps with practical on-the-ground experience of construction in the North and it is limited of course, because we also want to give the major work to the private contractors. But the Department of National Defence is building a bridge on the Dempster highway at the Ogilvie River in this remote airstrip program. Perhaps I might ask Mr. Reeve to respond to the first part of Mr. Orange's question.

The Chairman: Mr. Reeve.

Mr. Reeve: Mr. Chairman, I cannot give you the details, but at least two of them have been called. I do not believe they have been awarded at this point in time,

[*Interprétation*]

bien de contrats ont été adjugés et quel rapport y a-t-il entre les prix et les évaluations que vous avez faites jusqu'à ce stade?

La seconde question a trait aux pistes d'atterrissage dans les régions reculées et le programme de collaboration d'un certain nombre de pistes d'atterrissage au cours cadre duquel il a été indiqué que le ministère de la Défense nationale accomplira probablement la construction d'un certain nombre de pistes d'atterrissage au cours des trois ou quatre prochaines années. Je désire savoir si nous avons l'assurance que partout où ils exécuteront un projet, ils n'interviendront pas dans la participation locale? Je pense surtout à Igloolik où il y a une coopérative possédant du matériel permettant aux habitants de l'endroit de construire leur propre piste d'atterrissage, tandis qu'à Pang aucun matériel n'est disponible et je peux y voir l'armée se charger d'y entreprendre des travaux. Je suis simplement inquiet de ce que Igloolik pourrait finalement tomber dans les mains du ministère de la Défense nationale, même s'il cesse d'être un projet prioritaire. Ce sont donc là mes deux questions.

M. Hunt: Monsieur le président, j'essaierai d'abord de répondre à la deuxième question. Généralement en vertu du programme de construction de piste d'atterrissage dans les régions réculées, il est nécessaire d'acheter du matériel, spécialement pour la construction de deux pistes d'atterrissage, souvent on laisse sur place ce matériel qui est partagé entre les deux pistes d'atterrissage en vue de leur entretien. Monsieur Orange nous ayant signalé la possibilité de l'existence de matériel satisfaisant à Igloolik, si nous n'en avons déjà pas tenu compte, nous le ferons certainement, et nous essaierons sans aucun doute de suivre la proposition nous incitant à offrir à cette collectivité d'exécuter sinon la totalité mais une partie de la construction. Je pense que cela dépendra de l'importance du matériel et des possibilités de son utilisation.

M. Orange: Dans le cas d'Igloolik, ils ont fait savoir qu'ils seraient tout à fait disposés à attendre, deux, trois ou quatre ans, jusqu'à ce que des fonds soient disponibles, au cas où ils seraient en mesure d'effectuer eux-mêmes la construction au lieu que celle-ci soit faite actuellement. Actuellement ils ont une piste dont les possibilités sont réduites, mais elle existe.

M. Hunt: On s'en sert. Peut-être devrais-je ajouter, les membres du Comité sont peut-être au courant de ce que le ministère de la Défense nationale entreprend ses travaux afin d'offrir à leur corps de génie une expérience pratique de construction dans le Nord, bien entendu elle est limitée parce que nous désirons également octroyer à des entrepreneurs privés l'exécution du gros des travaux. Mais le ministère de la Défense nationale construit un point sur la rivière Ogilvie en prolongement de la route de Dempster dans le cadre de ce programme de construction de pistes d'atterrissage de la région réculée. Je pourrais demander à M. Reeve de répondre à la première partie de la question de M. Orange.

Le président: Monsieur Reeve.

M. Reeve: Monsieur le président, je ne peux pas vous donner des détails, mais des soumissions ont été demandées relativement à deux de ces projets. Je ne pense pas

[*Text*]

but the prices are definitely higher than we had anticipated.

Mr. Orange: Percentage-wise?

Mr. Hunt: We could soon obtain this information, Mr. Chairman, but as you will appreciate, we work through the Department of Public Works, and therefore we have to make sure that we get the right figures before passing them on.

Mr. Orange: Mr. Chairman, if Mr. Hunt could make this available, I would appreciate it. I will pass. I have a number of other questions, if you could put me on the second round.

The Chairman: Mr. Thomson.

Mr. Thomson: Mr. Chairman, just to refresh my memory, does Northern Affairs give instructions to Panarctic, to the government representatives on Panarctic, or who are they responsible to, or who do they report back to?

Mr. Hunt: Mr. Chairman, at the moment there are now four directors representing the government on the board of Panarctic, that is Mr. H. Basil Robinson, Mr. John A. MacDonald, Mr. J. Austin Q.C. and myself. On behalf of the government I would not want to characterize this as absolutely precise but Mr. Chrétien is the responsible Minister and therefore we consider ourselves—at least I certainly consider myself—as reporting to Mr. Chrétien on Panarctic matters.

• 1020

Mr. Thomson: I thought this was the case but just wanted to make sure. In regard to the oil strike that Panarctic has made there and potential sales, is Indian Affairs and Northern Development or Panarctic—either/or doing any research as to where potential gas sales might be made or method of transportation? I am referring now to ships which would transport this gas, and I understand the French, Japanese, and some others, are looking at this particular situation. In effect is Indian Affairs and Northern Development doing anything?

Mr. Hunt: Mr. Chairman, the department is not. Generally, we would feel that it would be up to industry, which could include Panarctic, to undertake this. There has been some public expression of interest; for example, the Gas Arctic Consortium, I suppose I could say, made up Alberta Gas Trunk Line Co. Ltd. Subject to correction, I believe that in Gas Arctic, the Canadian National Railways are also involved, Columbia Natural Gas Ltd., Texas Eastern and Northern Natural from the United States. I believe these five make up what is called the Gas Arctic Consortium.

They have indicated that in addition to looking at the design and construction of a gas pipeline from Prudhoe Bay to Chicago, they would also be interested in looking at gas movement by pipeline from, let us say, King Christian, which is where the gas discovery was made, to

[*Interpretation*]

qu'il y ait eu d'adjudication jusqu'à ce jour, mais les prix sont plus élevés que ce que nous avions anticipé.

M. Orange: Au niveau des pourcentages?

M. Hunt: Bientôt nous obtiendrons ces renseignements, mais comme vous vous en rendez compte, nous travaillons par l'entremise du ministère des Travaux publics, par conséquent nous devons être sûrs des chiffres que nous obtenons avant de les transmettre.

M. Orange: Monsieur le président, si M. Hunt pouvait nous les communiquer, je lui en serais gré. Je m'abstiens pour l'instant. J'ai un certain nombre d'autres questions à poser, j'aimerais que vous m'inscriviez pour le second tour.

Le président: Monsieur Thomson.

M. Thomson: Monsieur le président, c'est simplement pour rafraîchir ma mémoire, le ministère du Nord canadien donne-t-il des instructions à Pan Arctic, ou aux représentants du gouvernement faisant partie de Pan Arctic, envers qui sont-ils responsables ou à qui rendent-ils des comptes?

M. Hunt: Monsieur le président, actuellement il y a quatre administrateurs représentant le gouvernement au Conseil d'administration de Panarctic. Ce sont: M. H. Basil Robinson, M. John A. MacDonald, M. J. Austin Q.C. et moi-même. Au nom du gouvernement, je ne voudrais pas dire que c'est exactement ce que M. Chrétien a dit vu qu'il est le Ministre responsable et en conséquence, nous nous considérons—du moins, je me considère, comme déclarant ce que M. Chrétien a dit sur les affaires de la Panarctic.

M. Thomson: Je croyais que c'était le cas, mais je voulais en être sûr. En ce qui concerne le coût d'huile de la Panarctic à cet endroit et des ventes possibles, est-ce que le ministère des Affaires indiennes et du Développement du Nord canadien ou la Panarctic—l'un ou l'autre—font les recherches au sujet des ventes possibles de gas ou des méthodes de transport? Je parle maintenant de navires qui pourraient transporter ce gas, et on laisse comprendre que les français, les japonais et autres, examinent cette situation spéciale. En fait, est-ce que le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien font quelque chose?

M. Hunt: Monsieur le président, le ministère ne le fait pas. En général nous croyons que cette entreprise appartiendrait à l'industrie privée, ce qui comprendrait Panarctic. Il y a eu une certaine expression publique d'intérêts; par exemple, le consortium du gas de l'Arctique, permettez-moi de le dire, a établi l'*Alberta Gas Trunk Lines Company Limited*. Sauf une correction, je crois que cette entreprise comprend *Gas Arctic*, le Canadien National, *Columbia Natural Gas Ltd.*, *Texas Eastern and Northern Natural* des États-Unis. Je crois que ces cinq entreprises ont formé ce qu'on appelle communément le Gas Arctic Consortium.

Ils ont indiqué que de plus d'examiner les plans et la construction d'un gasogène de PrudHoe Bay à Chicago, il serait aussi intéressant à voir le gas se déplacer par pipe-lines de, disons, les Îles du Roi Christian, où la

[*Texte*]

much the same market. Of course, I do not know how far they have gone or what they are doing, but they have stated that much publicly, I think.

Mr. Thomson: Obviously, gas in an area such as this is of no earthly use to us unless we can move it to market. It would appear to me in view of the long-term costs and problems of building a pipeline like this that we might look at liquified gas and shipping it by boat. I am thinking of Newfoundland perhaps as some place to sell it or the Eastern United States and perhaps the Montreal market for that matter. Indian Affairs and Northern Development is not doing anything for sure and Panarctic is only looking at the problem generally?

Mr. Hunt: Mr. Chairman, I did not really wish to respond on behalf of Panarctic because, as I am sure you will appreciate, what the company itself is doing is generally regarded as confidential because of the competitive nature. I would not want to reflect on Panarctic but what I was trying to say is that so far as I am aware of our approach, and I believe this is what the Minister feels, the department feels that it should be up to industry.

If I might just continue, I certainly agree with Mr. Thomson that liquefaction is one quite feasible way of getting gas out of the Arctic islands. The question is whether it can be economic, whether it can compete with liquified gas, say from Algeria or the Middle East. Pipelines I think are another technically feasible way, but this has to be proved.

The problem with all these is, of course, that as we saw with the *Manhattan* experiment, they are very, very costly. You get immediately into operational practical research, and at the moment there is not sufficient gas proven in the Arctic islands to warrant expenditure of this nature, certainly not from government. It is a delicate balance when you always want, of course, to get on with the job as fast as you can because you have a capital asset in the ground, the gas you found. On the other hand, you do not want to start spending millions of dollars too soon because you may not find enough to warrant building the facilities to get it out. So it is a balance which we feel industry should make the decision on, not the department.

Mr. Thomson: Mr. Chairman, I would accept the reasonableness of what he said, except in this sense; that I think someone should be discussing the theoretical or giving some though to theoretical problems of how they might possibly move this fuel if we discover that there is sufficient there. I would think it logical, if not for Indian Affairs and Northern Development to undertake this, for Indian Affairs and Northern Development to be a party via Panarctic to the oil companies concerned since we have a fairly considerable stake in this particular enterprise. I would think that your department, sir, quite frankly, should be giving some thought to this problem.

[*Interprétation*]

découverte de gas a été faite, vers pratiquement le même marché. Bien entendu, je ne sais pas où ils vont aller, ou ce qu'ils vont faire, mais ils ont déclaré ceci publiquement, je crois.

M. Thomson: Évidemment, le gas dans une telle région n'était d'aucune utilité si nous ne pouvons le déplacer vers le marché. Il me semble en vue des coûts à long terme et des problèmes de construction d'un pipe-line du genre, que nous pourrions considérer le gas liquifié et son expédition par navire. Je pense à Terre-Neuve comme un endroit où nous pourrions le vendre ou l'est des États-Unis et peut-être le marché de Montréal à cet égard. Est-ce que le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien ne fait rien, c'est sûr, et est-ce que la Panarctic ne considère seulement que les problèmes généraux?

M. Hunt: Monsieur le président, je ne voulais pas réellement répondre à cette question au nom de Panarctic parce que, comme je suis sûr que vous allez vous en rendre compte, ce que la compagnie elle-même fait est considéré en général comme confidentiel à cause de sa nature confidentielle. Je ne voudrais pas refléter sur la qualité de Panarctic mais ce que j'essayais de faire c'est que, en ce qui concerne notre approche, et je crois que c'est l'idée du ministre, le ministère croit que ceci appartient à l'industrie.

Si vous me permettez de continuer, je suis certainement d'accord avec M. Thomson que la liquification est le seul moyen possible de déplacer le gas des Îles Arctiques. La question est de savoir si ce serait rentable, si le gas peut concurrencer avec le gas liquifié, disons de l'Algérie ou du Moyen Orient. Les pipes-lines sont, je crois, au autre moyen possible.

Le problème concernant toutes ces méthodes est bien entendu, ce que nous avons constaté, par l'expérience du *Manhattan,* elles sont très coûteuses. Vous entrez immédiatement dans la recherche opérationnelle pratique, et au moment où il n'y a pas assez de quantité prouvée de gas dans les Îles de l'Arctique pour justifier les dépenses de cette nature, certainement pas par le gouvernement. C'est une balance délicate où vous voulez toujours, il va sans dire, continuer de travailler aussi rapidement que possible parce que vous avez un investissement en capitaux dans la terre et le gas que vous avez trouvés. D'autre part, vous ne voulez pas commencer à dépenses des millions de dollars trop rapidement parce que vous pouvez ne pas en trouver assez pour justifier la construction d'installations pour le déplacer vers les marchés. Donc, c'est une balance qui, à notre avis, pourrait appartenir à l'industrie et non pas au Ministère.

M. Thomson: Monsieur le président, j'accepte la vraisemblance ici qui a été dit, sauf dans ce sens; que je crois que quelqu'un devrait discuter des problèmes théoriques ou penser aux problèmes théoriques de savoir comment ce carburant que nous avons découvert est suffisamment là. J'aimerais penser qu'il serait logique au ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien d'entreprendre cette chose. Que le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien soit parti par l'entreprise Panarctic avec les sociétés pétrolières intéressées étant donné que nous avons un investissement assez considérable dans cette entreprise particulière. Je penserais que votre ministère monsieur, très franchement, penserait à ce problème.

[*Text*]

The Chairman: Mr. Paproski.

• 1025

Mr. Paproski: Just to carry on, does your department not set the ground rules for any of this importing or exporting in this area? Does your department not have any ground rules for people who are developing the oil in there? Panarctic was first originated under your department, I believe, was it not, sir? Have the Board of Directors of Panarctic established ground rules for these people, when they develop their resources up there, whether it be natural gas or oil, to go by in order to do these types of things?

Mr. Hunt: Mr. Chairman, first of all, I might perhaps respond to this just by characterizing the nature of Panarctic. Panarctic is an oil company in the normal sense of the word in which the government holds 45 per cent of the shares. I believe at the time the government indicated its participation in the company the Minister made clear that the purpose of refraining, if you like, from acquiring 51 per cent of the shares was to ensure that the Panarctic decisions were made primarily from an industrial competitive point of view and the 45 per cent was adequate to maintain the Canadian content aspect which was one of the main policy objectives of participation.

The department does not lay down any firm rules how a company must operate following a discovery. This is, of course, because at the moment the policy is that the oil and gas rights will be made available on a competitive basis to the oil industry and it is up to the oil industry to make its own investment decisions: how much it will invest in exploration, how much and how fast it will invest in, if you like, research or studies and in what we call delineation drilling and how quickly it can bring something to market.

We do have one control and that is that the Minister may require a company once it has made a discovery to continue drilling until it has delineated this discovery. That is one requirement. There has, of course, been no desire so far to impose this requirement on companies because it would be patently premature. As I said, the amount of gas discovered in the Arctic islands is not sufficient to warrant a pipeline. The amount of oil discovered at Atkinson Point and possibly the second oil show that Imperial reported just six miles east of "Tuk"—both of these as yet have not shown that there is enough oil to warrant a pipeline. So it is a matter of judgment here, but generally it is up to industry.

When it is from the point of view of there being enough gas or enough oil and industry wishes to build pipelines or tankers or whatever to take it out of the region, of course there would be nothing to prevent their delivering it to Canadian markets other than, in the case of pipelines, the hearings before the National Energy Board. If they wish to export it from the country, of course, this is another matter. Again the National Energy Board would be involved much as they were at the recent gas export hearings.

[*Interpretation*]

Le président: Monsieur Paproski.

M. Paproski: Pour poursuivre cette question, n'est-ce pas votre ministère qui établit les lignes de conduite fondamentales dans ce domaine d'importations ou d'exportations dans cette région? Est-ce que votre ministère n'a pas établi de principes généraux pour les personnes qui travaillent au développement de l'industrie pétrolifère là-bas. La société Panarctic sur son origine de votre Ministère je crois, n'est-ce pas, monsieur? Est-ce que le Conseil d'administration de la Panarctic a établi des directives fondamentales pour ces personnes, lorsqu'elles effectuent le développement de ressources dans cette région, que ce soit le gaz naturel ou le pétrole, directives qu'il faut suivre pour accomplir ce genre d'activités?

M. Hunt: Monsieur le président, tout d'abord, je pourrais peut-être répondre à ceci en expliquant tout simplement la nature de la société Panarctic. La société Panarctic est une société pétrolifère dans le sens normal de l'expression, dans lequel le gouvernement fédéral détient 45 p. 100 des actions. Je crois qu'au moment où le gouvernement a indiqué sa participation au sein de la société, le ministre a déclaré clairement que la raison pour laquelle le gouvernement n'avait pas acquis 51 p. 100 des actions, était pour s'assurer que les décisions prises par la société Panarctic seraient prises fondamentalement en fonction du concept d'une industrie en concurrence et que la possession de 45 p. 100 des actions était suffisante pour établir le contrôle canadien de cette société ce qui était l'un des objectifs principaux de la participation gouvernementale.

Le Ministère n'a pas présenté les directives précises portant sur ce qu'une société doit faire à la suite d'une découverte. Cela est, bien entendu, parce que la politique présentement est la suivante: les droits au pétrole et au gas seront offerts sur une base de compétition à l'industrie pétrolifère et il appartient à l'industrie pétrolifère de prendre ses propres décisions touchant ces investissements. Combien doit-elle investir dans les activités d'exploration combien d'argent et à quel rythme elle fera ces investissements, si vous voulez, dans la recherche ou les études pertinentes et dans ce que nous appelons le forrage de prospection et à quelle vitesse les résultats seront portés sur le marché.

Il y a de fait un contrôle et selon lequel le ministère peut exiger d'une société, une fois qu'elle a fait une découverte, qu'elle poursuive le forrage jusqu'à ce qu'elle ait pu délimiter sa découverte. C'est là une des exigences. Il n'y a eu, bien entendu, aucun désir d'imposer cette exigence aux différentes sociétés car cela serait fort probablement prématuré. Comme je l'ai déjà dit, la quantité de gas qui a été découverte dans les îles Balarctiques ne suffit pas pour justifier la construction d'un gasoduc. La quantité de pétrole découverte à Atkinson Point et éventuellement la deuxième découverte de pétrole dont la société Impérial a fait rapport de la découverte située à six milles à l'est de Tuk, ces deux découvertes n'indiquent pas qu'il y a suffisamment de pétrole pour justifier la construction d'un oléduc. Il s'agit donc ici de l'exercice d'un jugement sain mais cela est laissé généralement à l'industrie.

[*Texte*]

Mr. Paproski: Are you setting up any ground rules at all for these people, say, a long-range plan? Is your department making any long-range plans in regard to the type of things that are happening in the North or are you just waiting until somebody discovers something and then planning accordingly. I think your department should sit down now and discuss this with your deputy ministers and people in your Department and say, "Well this is what we expect within the next 10 years. These are the ground rules that these people should face or will be facing to allow industry to know what to expect from your departments". What is happening in the majority of cases in the North is that even if they do make a discovery, when the time comes to ship this to market, there is all kinds of red tape that these people have to go through. If they had an idea what to expect from your department and from the Department of Energy, Mines and Resources and other departments in government, there may be an opportunity for more people to do a lot more discovering in the North and know exactly what to do 10 years from now. You are right when you say that we are not ready, there may not be enough gas right now to ship but 10 years from now, when we are going to be needing it, are you going to be making the rules then and then is industry going to say, "Well, you guys sure put the screws to us because we figured you were going just to let us go ahead on an ad hoc basis and now you have set the ground rules because there is a big fine".

• 1030

Mr. Hunt: Mr. Chairman, this question, if I might comment, gets into a very broad area of government policy. I think that clearly the export of fossil fuel energy is a fundamental question and I am sorry but I really do not think I can respond more to that because it is far beyond, shall we say, the policies and the planning of just the one department because it really amounts to the allocation of markets, the extent to which export will be allowed. Industry, I would emphasize perhaps, is working in the North under exactly the same basis as it has worked in the western provinces to date. It has been exploring, if you like, and delineating at its own risk and

[*Interprétation*]

Lorsqu'on considère le point de vue de savoir s'il y a suffisamment de gas ou de pétrole, et que l'industrie désire construire un pipe-line ou des camions citernes ou quoi que ce soit pour permettre le transport de ces produits à l'extérieur de ces régions, bien entendu, rien ne les empêche de faire livraison de ces produits sur le marché canadien, rien d'autre, dans le cas des pipe-lines que les audiences devant la commission canadienne de l'énergie. Si l'industrie désire exporter ces produits à l'extérieur du pays, bien entendu, ce n'est pas la même chanson. Encore une fois, la Commission canadienne de l'énergie serait en cause comme elle l'était lors des audiences récentes qui ont été tenues touchant l'exportation de gas.

M. Paproski: Établissez-vous des lignes directrices et générales pour ces différentes personnes, disons un plan à long terme? Est-ce que votre ministère a fait des plans à long terme en ce qui a trait à ce genre de situation qui se produit dans le Nord canadien, ou si vous attendez simplement que quelqu'un fasse une découverte pour ensuite faire votre planification en conséquence. A mon avis, votre ministère devrait prendre le temps de discuter maintenant de cette question avec vos sous-ministres et les fonctionnaires intéressés afin de faire les prévisions qui s'imposent au sujet de ce qui se passera au cours des dix prochaines années. Ces fonctionnaires devraient établir les directives auxquelles ces personnes auront à faire face afin de permettre aux gens de l'industrie de bien connaître ce à quoi ils doivent s'attendre de votre ministère. Ce qui se passe dans la majorité des cas, dans le grand Nord, c'est que même si ces gens font une découverte, lorsque le temps vient d'expédier leurs ressources vers les marchés en question, ces personnes doivent faire face à toutes sortes de chinoiseries bureaucratiques. S'ils avaient une idée de ce à quoi ils doivent s'attendre de votre ministère et du ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources et les autres ministères des gouvernements, beaucoup plus de gens seraient intéressés à essayer de faire des découvertes dans le grand Nord et à prévoir l'exploitation future de dix années à venir. Vous avez raison de dire que nous ne sommes pas tout à fait prêts et qu'il se peut qu'il n'y ait pas tout à fait assez de gaz naturel présentement en fonction des marchés extérieurs mais dans dix ans quand nous en aurons besoin est-ce à ce moment-là que vous établirez des directives à ce sujet? L'industrie sera là en droit de dire: «Eh bien vous nous mettez les bâtons dans les roues car nous croyions que vous alliez nous donner carte blanche et maintenant vous établissez des directives de contrôle parce que nous avons fait une découverte de gisements importants.»

M. Hunt: Monsieur le président, cette question touche à un vaste domaine de politique gouvernementale. Évidemment l'exploitation d'énergie pétrolière est une question fondamentale et je regrette mais je ne peux vraiment pas vous répondre davantage car cette question touche à un domaine beaucoup plus vaste que la politique et la planification d'un seul ministère car elle a trait à l'allocation des marchés et elle est l'étendue des exploitations futures. Je tiens à vous faire remarquer que l'industrie a entrepris des travaux dans le Nord en vertu des mêmes politiques que celles qui sont en vigueur jusqu'à maintenant dans les provinces de l'Ouest. L'industrie a fait des

[*Text*]

then certainly with respect to gas it has then had to make its case to the National Energy Board and the National Energy Board makes its recommendations to the government, and in fact, just in the more recent gas export hearings one application was completely turned down. This, as I say, is broad government policy and I do not think I can comment usefully beyond that.

Mr. Paproski: So in your department, then you say, Mr. Hunt, that there really is no long-range planning in regard to this particular point that I am suggesting. Do you sit on a board with other deputy ministers, with other departments and are you now formulating something or is there anything like this being done?

Mr. Hunt: I am sorry, I did not want to leave the idea that there is no planning. There certainly is.

Mr. Paproski: That is to lay down ground rules for people who eventually would like to move whatever discoveries they have in the North to market.

Mr. Hunt: If I might answer that in two parts, first of all, there is extensive interdepartmental consultation with respect to various aspects of energy development and oil and gas development in the North and in Canada generally and ministers are provided by senior officials with constant advice and planning suggestions in this respect and this gets into questions of the national oil policy imports and so on. With respect to what I take to be a suggestion that there might be a specific statement or plan which says if so many million barrels of oil are found, let us say, in the delta or if so many trillion cubic feet of gas are found in the Arctic Islands, that these amounts may be taken to "A", "B" or "C" markets, no we have not worked towards laying down anything like this. Again, as I said, this is really a matter of broad government policy whether the government would ever wish to pre-judge where, say, Arctic Island gas might be marketed. My sense, at least, is that probably the ministers would wish to have some idea of the volumes of gas, of the value, to work out what would be in the nation's best interest, whether the gas should be exported at that particular point in time or not. From that point of view, I know of no intent to lay down hard and fast guidelines with respect to export.

• 1035

Mr. Paproski: Are you now in process at all with any other oil company or any other mining company to do exactly what you have been doing with Panarctic?

Mr. Hunt: I am sorry, sir.

[*Interpretation*]

travaux de récupération et de délinéation à ses propres risques et certainement en ce qui a trait au gaz naturel nous sommes redevables à la Commission de l'Énergie nationale qui a fait les recommandations lors des audiences sur l'exportation du gaz naturel et à cette occasion l'une des demandes a été refusée sans détour. C'est là à mon avis un domaine qui touche à des politiques gouvernementales très vastes et je ne peux faire des commentaires utiles à ce sujet.

M. Paproski: Donc, vous dites monsieur Hunt, que dans votre ministère il n'y a aucune planification à long terme en ce qui a trait au point particulier que je viens de soulever. Tenez-vous des audiences auxquelles vous assistez avec d'autres ministres ou membres d'une commission ou en consultation avec d'autres ministères et lors de ces audiences est-ce que vous formulez des choses comme celles que vous venez de dire ou y a-t-il autre chose qui se fait en ce moment?

M. Hunt: Je regrette je ne voulais pas vous donner l'impression qu'il n'y a aucune planification qui se fait, car il y en a certainement.

M. Paproski: Ce sont là des politiques pour des gens qui éventuellement aimeraient faire le commerce des ressources qu'ils découvrent dans le grand Nord.

M. Hunt: J'aimerais vous répondre en deux parties. Premièrement il y a des consultations interministérielles assez vastes qui se font en ce qui a trait aux divers aspects du développement de l'énergie des gisements pétrolifères et des gaz naturels dans le grand Nord et le Canada en général et les ministres et les fonctionnaires supérieurs reçoivent constamment des conseils et des suggestions quant à la planification à cet égard; vous touchez là d'ailleurs aux questions des politiques nationales quant à l'importation du pétrole et le reste. Si vous me demandez si il y a quelques planifications ou quelques déclarations précises qui aient été faites si par exemple on découvre tant de millions de barils de pétrole dans le delta où tant de trillions de pieds cubes de gaz naturel dans les Îles de l'Arctique à l'effet que ces ressources puissent être acheminées sur divers marchés je répondrais dans la négative et qu'en effet nous n'avons pas fait quoi que ce soit en vue de formuler des politiques à ce sujet. Une fois de plus je le répète c'est là une question de politique gouvernementale très vaste à savoir si le gouvernement aimerait dire à l'avance où par exemple le gaz naturel des Îles de l'Arctique doit être acheminé et vendu. A mon avis, du moins il semble que probablement les ministres aimeraient avoir quelques idées des volumes du gaz naturel, de leur valeur, des manières de le mettre en valeur dans l'intérêt de la nation en plus de pouvoir déterminer si ces gisements de gaz naturel pourraient être exportés à des endroits particuliers à certaines époques précises. L'autre point de vue je sais que nul n'a l'intention d'établir une ligne de conduite très précise en ce qui a trait aux exportations.

M. Paproski: Êtes-vous en ce moment en train de faire avec toute autre société pétrolifère ou toute autre société d'exploitation minière exactement ce que vous avez fait avec la société Panarctic?

M. Hunt: Je regrette, monsieur.

[*Texte*]

Mr. Paproski: Are you doing anything with any other oil company or mining company on the same basis that you are with Panarctic?

Mr. Hunt: That would be considering taking an equity interest. Not at this point in time. I want to mention one company, not necessarily in this connection, but in which there may or may not have been suggestions that the government might consider this. There is a large iron ore discovery of some years standing now on northern Baffin Island and it has not yet been brought to market because of the economic factors involved. It would depend if the company can develop the funds itself, then presumably it would go ahead and all it would be involved with is getting export permits.

Mr. Paproski: Are you talking about Anvil now?

Mr. Hunt: No, I am talking about Baffinland Iron Mines.

Mr. Paproski: I see.

Mr. Hunt: Should Baffinland approach the government and ask for extensive support, you know in multi-millions of dollars, this has quite extensive importance from a social development point of view and from a regional development point of view and I think the government would want to consider such an approach. Should it theoretically look at it somewhat favourably the question of equity participation might be raised. It has been raised and successfully carried through in the case of Panarctic. This might be another situation. It has been mentioned from time to time so I thought I should just mention it. However, we are not specifically negotiating or looking towards this at this point in time.

Mr. Paproski: All right. Just to digress a little bit, on your northern roads and airstrips I see nothing here for the Alaska highway. Is your department doing any additional work on the Alaska highway, or is it not your responsibility?

Mr. Hunt: It is not our responsibility. Mr. Chairman. It is the responsibility of the Department of Public Works. We do consult with them, but actually the funding and the planning is the responsibility of that department.

Mr. Paproski: Thank you.

The Chairman: Mr. Hunt, as there are no questions indicated from the members, I have a couple of questions I would like to ask.

[*Interprétation*]

M. Paproski: Est-ce que vous êtes en ce moment en train d'agir avec toute autre société pétrolifère ou société d'exploitation minière sur la même base que vous traitez avec la société Panarctic?

M. Hunt: Cela impliquerait que le gouvernement serait intéressé à devenir actionnaire d'une compagnie. Non pas en ce moment. Je voudrais mentionner une société pas nécessairement sous le même chef mais auprès de laquelle on a plus ou moins à discuter que le gouvernement étudie la possibilité de devenir actionnaire. Il y a un important gisement minier de fer qui a été découvert récemment dans le Nord de l'île de Baffin et qui n'a pas encore été exploité en raison de facteurs économiques Tout dépend évidemment si la société en question pourrait trouver les fonds nécessaires alors on présume qu'elle aurait eu la permission d'exploiter ce gisement et tout ce qu'elle aura à faire nous serait que d'obtenir les permis d'exportation nécessaires.

M. Paproski: Parlez-vous du gisement minier d'Anvil en ce moment?

M. Hunt: Non, je parle des mines de fer de l'île de Baffin.

M. Paproski: Je vois.

M. Hunt: Si les autorités de l'île de Baffin tentaient d'obtenir des fonds assez importants du gouvernement de l'ordre de 10 millions de dollars comme l'exploitation de ces gisements représenterait une certaine importance du point de vue du développement social et du développement de cette région en particulier je crois que le gouvernement serait intéressé à accéder à ces demandes. S'il en était ainsi théoriquement la question de participation comme actionnaire de la part du gouvernement serait soulevée. Cette question a été soulevée dans le cas de Panarctic et on l'a résolue à la satisfaction de tous. Mais nous avons affaire ici à un autre genre de situation. Ce genre de choses a été mentionné de temps à autre et j'ai cru bon de vous en faire part. Toutefois il faut bien dire que nous ne sommes pas précisément en train de négocier ou en train d'envisager l'exploitation de ces gisements à l'heure actuelle.

M. Paproski: Très bien. Permettez-moi de digresser quelque peu et de soulever la question des routes et du Nord et des pistes d'envol où je constate qu'on ne fait rien en ce moment pour la grande route de l'Alaska. Votre ministère est-il toujours intéressé à ajouter quelques tronçons à la grande route de l'Alaska ou ce problème ne relève-t-il pas de votre ministère jusqu'à maintenant?

M. Hunt: Monsieur le président cette question ne relève pas de notre ministère, mais bien plutôt du ministère des Travaux publics. Nous tenons des consultations avec celui-ci mais en ce moment la construction et la planification de la grande route relèvent de ce ministère.

M. Paproski: Merci.

Le président: Monsieur Hunt comme aucun autre député ne semble vouloir poser des questions j'aurais une ou deux questions à vous poser moi-même.

[*Text*]

You spoke earlier of social impact planning. If one gas pipe line goes down the Mackenzie, certainly a great deal of planning will be required and if by chance you end up with two going down the Mackenzie Valley then the planning required will be obviously enormous. I would like to know just to what degree you are proceeding with this planning now? For example, are you in consultation with Manpower to determine the number of training programs necessary just to train the people who will be doing some of the manual work on the pipe line construction? If Canada is going to reap a maximum advantage from the construction of even one pipe line, then it seems to me we are going to have preparation well in advance so that we will have a labour force trained in pipe line construction techniques. This is an area obviously which we could assure by such training employment of northern residents.

At what point are you now in your planning? Has any been done? Are we in a position yet to indicate to training schools how many positions will be required if a pipe line is built and when these positions wll be required, because it seems to me that even if the pipe-line is built three years from now the time to start training the teachers is now. Do you have any information on this?

Mr. Hunt: Mr. Chairman, I certainly agree with you. We have done, I think, a reasonable amount of work, but there is a lot yet more to be done.

I would want to split the approach into two. I think there is a difference between the continuing permanent operation of any of these pipe lines and the construction phase.

• 1040

With respect to the continuing permanent operational aspect, we have a complete list—I think it is about 130 jobs involved in the Territories—of the types of skills, classifications, and so on, of the people who would be required. We have already encouraged some of the pipe line companies to start training their people. Alberta Gas Trunk are training 15 people and they are quite happy because, whether they are successful in the long run or not, they feel that these people who have been trained will either work for them or for whichever company is successful. The vocational training schools have been made aware of the requirements. Manpower, of course, does not run its own schools, it pays for retraining, and it has been made aware.

So, I think we are in fact moving quite aggressively towards making sure that northern people are trained for permanent work on the pipe line.

With respect to construction, this is indeed quite a problem because one pipe line—if we can count on a pipe line, and we can only count on one at the moment—will provide jobs for maybe 5,000 people for two or two and a half years, maybe three years, and then nothing.

[*Interpretation*]

Vous avez parlé plus tôt de l'impact social dû à la planification. Si un gazoduc est construit pour descendre le long du Mackenzie il faudrait pour se faire beaucoup de planification et si par ailleurs il vous fallait deux gazoducs le long de la vallée du Mackenzie alors la planification en cause serait évidemment la plus considérable. J'aimerais savoir jusqu'à quel point vous êtes entrain présentement d'élaborer cette planification? Par exemple tenez-vous des consultations avec le ministère de la Main-d'œuvre en vue de déterminer le nombre de programmes de formation nécessaires afin de donner la formation aux personnes qui feront les travaux manuels pour la construction de ce gazoduc? Si le Canada doit recueillir des avantages maximaux de la construction d'un seul gazoduc alors il me semble que nous devrons nous préparer bien à l'avance de façon à obtenir la main-d'œuvre nécessaire qui soit bien formée dans les techniques de construction de gazoduc. Évidemment nous pourrions assurer ces services en formant des résidents du Grand Nord à de telles techniques.

A quel point êtes-vous rendus présentement dans votre planification? A-t-on fait quelque chose dans ce domaine? Sommes-nous en mesure maintenant d'indiquer aux écoles de formation combien de postes seront requis si un gazoduc est construit et à quelle date nous aurons besoin de main-d'œuvre spécialisée; il me semble évidemment même que si on prévoit la construction d'un gazoduc dans trois ans seulement il faut dès maintenant commencer à former les professeurs des écoles de formation. Avez-vous quelques renseignements à nous fournir à ce sujet?

M. Hunt: Monsieur le président je suis certainement d'accord avec vous. Nous avons fait certainement un certain montant de travail dans ce domaine mais il y a beaucoup encore à faire.

J'aimerais vous répondre de deux façons. A mon avis il y a une différence entre l'exploitation permanente et continue d'un gazoduc et la phase de la construction d'un tel gazoduc.

En ce qui a trait à l'exploitation permanente, nous avons une liste d'établie, je crois qu'il y a environ 130 emplois en cause dans les Territoires, comportant le genre de qualification, la classification ainsi de suite des différentes personnes dont les services seraient requis. Nous avons déjà encouragé certaines sociétés de pipe-lines à commencer la formation de leur personnel. La société Alberta Gas Trunk a formé 15 employés et elle en est très heureuse car qu'elle ait du succès ou non à long terme, cette société croit que ce personnel qu'elle a formé travaillera soit pour elle, soit pour la société qui sera fructueuse dans ce domaine. Les écoles de formation professionnelles sont au courant des exigences. Le ministère de la Main-d'œuvre, bien entendu, ne maintient pas ses propres écoles, il défraie les coûts de formation et il est au courant de tout cela.

Je crois donc que nous sommes de fait très actifs pour nous assurer que les résidents du Nord canadien reçoivent la formation nécessaire leur permettant d'obtenir du travail permanent avec le pipeline.

En ce qui a trait à la construction, cela pose, de fait, un problème sérieux car dans le cas d'un pipe-line, si nous

[*Texte*]

The extent to which one should encourage the northern residents to acquire the skills needed is quite a question, and there is an awful lot of pipe fitting, welding, heavy equipment operating, and this type of skill. Perhaps the heavy equipment operating will be a continuing one but literally the only way that hundreds of welders, and so on, could be gainfully employed after construction ceases would be to move out of the region, which would cause quite a significant social disruption. To be quite frank, Mr. Chairman, we are still trying to look at this in consultation with the Territorial governments and in consultation with the communities, and so on, to determine what is the best approach to this problem. I submit it is not a simple one of training, if you like, as many pipe fitters and as many welders as you possibly can because of the short-term nature of this opportunity.

Mr. Paproski: I have a supplementary question, Mr. Chairman.

Does your department suggest to some of these pipe fitters and welders that they use Canadian help instead of bringing in American pipe fitters and welders? At least if they were to remain in Canada and you get your labour force from the unions in Canada this would help our situation here, but in many cases a lot of the firms bring their top people in from the United States and they fly in these welders and pipe fitters and then fly them out again. This money is being taken away from Canada. As you say, there are 300 or 400 people who could be employed for that period of two or three years but they never get an opportunity to do this work. Has your department set some sort of a restriction on this or can you dictate this type of thing to these people?

Mr. Hunt: Mr. Chairman, I think if you come right down to it the answer is theoretically yes because the pipe line company will require some form of land tenure, some form of easement or lease, and in some respects you can attach almost any condition. Of course, it has to be a condition that is workable and sensible.

One of the problems, perhaps, of pipe line construction—and I really do not want to go into this too far because I am not qualified to talk in terms of the labour market, availability, and so on; this of course is more the concern of the Department of Labour and also the Department of Citizenship and Immigration because of people coming in for a short term—is that pipe line construction is something of an international business.

I remember well about 20 years ago when I was in the oil business in Alberta that many of the operating personnel in those days were from south of 49. However, if you go to Western Canada today I think you will find that not only practically 100 per cent of the operating

[*Interprétation*]

pouvons compter sur un pipe-line et nous pouvons compter que sur un seul pipe-line présentement, fournira des emplois à environ 5,000 personnes durant deux ans ou deux ans et demi, peut-être trois ans mais pas plus.

Jusqu'à quel point pouvons-nous encourager les gens du Nord canadien d'acquérir les habiletés requises pose tout un problème et il y a toute une foule de spécialités requises pour la construction d'un pipeline, la plomberie, la soudure, l'opération de la machinerie lourde, et ce genre de capacité. Peut-être que le travail d'opération de la machinerie lourde est un travail plus permanent, mais il y aurait de fait des centaines de soudeurs et ainsi de suite et la seule manière leur permettant d'avoir un emploi rémunérateur une fois que la construction du pipeline sera terminée sera pour eux de déménager de la région ce qui peut causer des problèmes sociaux très importants. En toute franchise, monsieur le président, nous essayons d'étudier ce problème en consultation avec les administrations des Territoires ainsi qu'avec les administrations des collectivités en cause et ainsi de suite afin d'établir quelle serait la meilleure approche pour résoudre ce problème. Je vous dirai que s'il ne s'agit pas uniquement d'un problème de formation, si vous voulez, il ne s'agit pas simplement de former autant de plombiers et de soudeurs que vous pouvez le faire car il s'agit ici d'une occasion d'emploi à court terme.

M. Paproski: J'ai une question supplémentaire, monsieur le président.

Est-ce que votre Ministère suggère à certaines de ces sociétés de plomberie et de soudure qu'elles devraient utiliser la main-d'œuvre canadienne plutôt que d'importer des plombiers et des soudeurs américains? Du moins si cette main-d'œuvre demeurait au Canada et que vous faites appel aux syndicats ouvriers du Canada cela améliorerait notre situation, mais dans de nombreux cas un grand nombre de ces sociétés font venir leur personnel spécialisé des États-Unis et une fois que le travail est terminé renvoient ce personnel dans leurs succursales américaines. Cet argent est alors transféré à l'extérieur du Canada comme vous l'avez dit il y a 300 ou 400 personnes qui pourraient avoir un emploi pour une période de deux ou trois ans mais elles n'auront jamais l'occasion d'obtenir cet emploi. Est-ce que votre ministère établit certaines restrictions à ce sujet ou pouvez-vous dicter ce genre de modalités à ces sociétés?

M. Hunt: Monsieur le président, je crois que fondamentalement la réponse est affirmative, du point de vue théorique, car les sociétés de pipeline devront obtenir certains droits de passage, ou du moins établir certains contrats de location et, dans certains cas vous pouvez y joindre presque toutes contraintes que vous désirez. Bien entendu il faut que ce soit une modalité qui permette tout de même d'accomplir le travail projeté et que de telles modalités soient raisonnables.

L'un des problèmes touchant la construction d'un pipeline, et je ne voudrais vraiment pas m'engager trop loin dans cette question car je ne me sens pas suffisamment qualifié pour en parler avec les termes du marché du travail, la disponibilité et autres, tout cela, bien entendu, relève surtout du ministère du Travail ainsi que du ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration car ce personnel entre au Canada pour une courte période de temps, le problème principal dans la construction d'un

[*Text*]

personnel—perhaps other than pipe line construction—are Canadian but that a very high percentage of the management of even branch operations of U.S. companies are Canadian. Clearly there has to be a balance between the desire to employ Canadians—and particularly, if you like, northern residents—and the availability of the people.

• 1045

The Chairman: Could you give us an idea of how long it takes to train a pipeline construction man—a welder or the type of people they use? Have you any idea at all?

Mr. Hunt: May I ask Mr. Davidson to respond?

Mr. D. Davidson (Director, Territorial Relations Branch): Mr. Chairman, I am not technically qualified in this area but this welding, I understand, is a specialized type of welding—for pipelines, high pressure—and takes many months. We are more experienced, of course, in the support industries, the heavy duty equipment. We can train this type of person quite well in six months or so because we do have facilities for this. We do not have facilities for the specialized welding.

The Chairman: Have you been able to make an assessment yet whether or not you can train, for example, all the heavy equipment, heavy machinery operators that will be required for a gas pipeline, if one should be built? Have you been able to assess whether we can do this training over the next two or three years? Has any assessment been made?

Mr. Davidson: Mr. Chairman, in terms of the type of training, yes: this can be handled. In terms of the numbers to be trained, we do not have a specific assessment. We would be more limited by the available labour force probably than the availability of jobs.

The Chairman: Is anyone setting about obtaining an assessment of these requirements now?

Mr. Davidson: Yes, Mr. Chairman. We have, from one prospective pipeline construction company, an outline of the type of job, the layout of their work crews, that they would see at this point in time for the construction of a pipeline. On this basis, we can pretty well identify the type of person, the training and location, which is also important to us.

The Chairman: The supplementary question Mr. Paproski asked of you, Mr. Hunt, underlines one point:

[*Interpretation*]

pipeline fait que cette construction relève du domaine international.

Je me souviens très bien il y a environ 20 ans, alors que je travaillais dans l'industrie pétrolifère en Alberta que la majeure partie du personnel d'exploitation, dans ce temps-là, venait des États-Unis. Toutefois, si vous allez dans l'Ouest du Canada aujourd'hui je crois que vous vous rendrez compte que non seulement en pratique 100 p. 100 du personnel d'exploitation, peut-être le personnel autre que celui qui travaille dans la construction d'un pipeline, est canadien mais aussi qu'un très haut pourcentage des cadres de même à l'intérieur des succursales américaines établies au Canada sont canadiens. Il y a donc de toute évidence un équilibre entre le désir d'employer la main-d'œuvre canadienne, et en particulier, les résidents du Nord canadien, et la disponibilité de ce personnel.

Le président: Pourriez-vous nous donner une idée du temps nécessaire pour former un employé à la construction des oléoducs, un soudeur ou tout genre de personnel utilisé sur place? En avez-vous une idée?

M. Hunt: Puis-je demander à M. Davidson de répondre?

M. Davidson (directeur, Direction des affaires territoriales): Monsieur le président, je ne suis pas qualifié dans ce domaine mais je puis dire qu'en ce qui concerne les soudures, il s'agit d'un genre de soudure particulier pour les oléoducs, les soudures de haute pression, et celà demande des mois. Nous avons beaucoup plus d'expérience, bien sûr, dans les industries de maintien, les équipements lourds. Nous pouvons former un personnel en à peu près six mois car nous avons les équipements nécessaires. Mais nous n'avons pas d'équipement pour la soudure spécialisée.

Le président: Avez-vous pu évaluer vos possibilités dans la formation, par exemple, de personnel pour l'équipement lourd, pour l'outillage lourd nécessaire à la construction d'un gazoduc, si on en construit un? Avez-vous pu déterminer si nous pouvons former les gens au cours des deux ou trois prochaines années? Est-ce qu'il y a eu des évaluations dans ce domaine?

M. Davidson: Monsieur le président, en ce qui concerne la formation, oui: nous pouvons nous en charger. En ce qui concerne le nombre de personnes qui peuvent être formées, nous n'avons pas d'évaluation spécifique. Nous serions certainement plus limités par le nombre de personnes disponibles que par le nombre d'emplois disponibles.

Le président: Est-ce que quelqu'un se charge d'obtenir une évaluation de ces exigences?

M. Davidson: Oui, monsieur le président. Nous avons, émanant d'une compagnie de construction d'oléoducs, un aperçu du genre de travail, du genre de personnel nécessaire, si l'on commençait la construction à cet endroit d'un oléoduc. Sur cette base, nous pouvons assez bien définir le genre de personnes nécessaires, le genre de formation, ce qui est également important pour nous.

Le président: La question supplémentaire posée par M. Paproski, soulignait un point. Le fait que normalement

[*Texte*]

the fact that normally a great deal of the labour content is imported from the United States for pipeline construction. To your knowledge, have there been any discussions with Manpower to determine whether or not it would be possible, at least on a trans-Canadian basis, to have sufficient workers trained for such a pipeline construction—workers in these very specialized areas of welding, etc?

Mr. Hunt: First of all, perhaps I should mention that the extent of employment, particularly for northern residents but I think employment generally, was made one of the points in which the government would be concerned in the guidelines which Mr. Chrétien and Mr. Greene issued last August. With respect to actual consultation with Manpower, I would have to say that we have not had any, but perhaps the National Energy Board has and I would have to check on this. We are concerned, of course, primarily with optimizing the employment of northern residents.

The Chairman: Would it be possible, Mr. Hunt, for you to give us an indication of this on Thursday—just what sort of assessment is being made—because some of the experience some of us have had with Manpower does not lead me to believe that there is that much advanced planning.

Mr. Buchanan.

Mr. Buchanan: Is it not true, Mr. Hunt, that it is anticipated that, in the long run, the great benefit that will flow to the North is 350 to 400 jobs which, it is anticipated, will be created if there are the two lines based between Inuvik and Hay River, and that while this involves what might seem a relatively small amount of employment down here in southern Canada, it is a very, very significant increase in the North? I saw an estimate that there are roughly 200 jobs there now. These are really all the basic jobs that there are provided in the Valley and if you add another couple of hundred it represented a doubling of the employment or if you added 400, a tripling. Is that correct or incorrect? This, of course, excludes Inuvik and Hay River which are expected to be outside of the lines.

• 1050

Mr. Hunt: Yes. It is not quite correct because if I recall correctly the total employment in mining is 2,000...

Mr. Buchanan: I am sorry, but this is just in the Valley itself.

Mr. Hunt: Yes, but up and down the Valley, let us say that 350 to 400 permanent good jobs would be very, very significant in terms of the total labour force available and the total economy. Certainly, we felt that this was the area to concentrate on first. As I said the construction period is certainly one during which the northern people should be able to take advantage if they wish and if they have an opportunity but it is only for two years. The permanent jobs are the real jewels that we should go after.

Mr. Buchanan: Thank you.

[*Interprétation*]

beaucoup de travailleurs sont importés des États-Unis pour la construction d'oléoducs. A votre connaissance, y a-t-il eu des discussions avec le Centre de main-d'œuvre pour déterminer si oui ou non il serait possible, du moins sur une base transcanadienne, d'obtenir suffisamment d'ouvriers qualifiés pour la construction de semblables oléoducs, des ouvriers qualifiés dans ce domaine comme la soudure, etc.?

M. Hunt: Avant tout, peut-être devrais-je souligner que l'accroissement de l'emploi, particulièrement pour les résidants des Terrotoires du Nord canadien mais également pour l'emploi d'une façon générale, est devenu l'un des points les plus importants dans la politique du gouvernement, que M. Chrétien et M. Greene ont définie au mois d'août dernier. En ce qui concerne les consultations avec le Centre de main-d'œuvre, je devrais dire que nous n'en n'avons pas eues, mais peut-être la Commission nationale de l'énergie a, et j'aimerais le vérifier, eu certaines consultations à ce sujet. Nous nous intéressons particulièrement à améliorer l'emploi des habitants du Nord canadien.

Le président: Serait-il possible, monsieur Hunt, de nous donner des renseignements à ce sujet d'ici jeudi, à propos des évaluations qui sont faites, car certaines des expériences que nous avons eues avec le Centre de main-d'œuvre ne nous permettent pas de croire qu'il y a beaucoup de planification dans ce domaine.

Monsieur Buchanan.

M. Buchanan: N'est-ce pas anticiper, monsieur Hunt, que de dire qu'à la longue le principal bénéfice pour le Nord canadien sera de 350 à 400 emplois créés si l'on établit les deux lignes entre Inuvik et Hay River? N'est-ce pas anticiper que de dire que ce qui semble relativement peu important du point de vue de l'emploi dans le Sud canadien est une augmentation considérable dans le Nord? J'ai vu des prévisions qui parlaient de 200 emplois à cet endroit. Ce sont vraiment tous les principaux emplois qui sont offerts dans la Vallée et si vous en ajoutez quelque deux cents autres, cela représentait le double de l'emploi ou si vous ajoutiez 400, c'est le triple. Est-ce exact ou inexact? Cela comprend bien sûr Inuvik et Hay River qui sont supposés à être différents.

M. Hunt: Oui. Ce n'est pas tout à fait exact, car si je me souviens bien, l'emploi total dans les mines est de 2,000...

M. Buchanan: Je m'excuse, mais il s'agit seulement de la Vallée.

M. Hunt: Oui, mais tout le long de la Vallée, disons que 350 à 400 bons emplois permanents seraient très très importants pour la main-d'œuvre totale qui est disponible et pour l'ensemble de l'économie. Nous avons certainement pensé qu'il fallait d'abord nous concentrer sur ce secteur. Comme je l'ai dit la période de construction en est certainement une dont les gens du Nord devraient pouvoir profiter s'ils le désirent et s'ils en ont l'occasion, mais ce n'est que pour deux ans. Les emplois permanents sont vraiment les pierres précieuses que nous recherchons.

M. Buchanan: Merci.

[*Text*]

The Chairman: In the Panarctic Report—I wonder if other members of this Committee would like to receive copies of it if they have not already—Panarctic indicates, Mr. Hunt, that there are a number of problems involved in hiring some of the Eskimo and Indian residents of the North in the oil exploration industry. There is no indication in the Panarctic Annual Report whether or not there is a training program for the native worker supported by Panarctic. Could you give us any details on that?

Mr. Hunt: Mr. Chairman, so far as I am aware I do not think there is a training program yet instituted. I have in mind the particular training program which we agreed on with Pine Point Mines Ltd. where they had six permanent training positions and therefore are training people all the time. Panarctic does not yet have that and it might well be time that they should.

Panarctic's activities, as I think you will see from the Annual Report, have expanded quite rapidly over the past three years and until now they really have not had too large a permanent work force in the North. Now it looks as if they are going to have at least a few people on permanent staff in the North and so now is the time perhaps to press them a little more for an associated training program.

The Chairman: There is now no training program associated with Panarctic.

Mr. Hunt: Not at this point in time, no.

The Chairman: While we are on the subject of a training program, you or Mr. Woodward, a year or two ago in talking to the Committee, indicated that a training program was in effect in collaboration with some of the western Canadian based oil companies to train Indian men in oil drilling, etc. How is this progressing?

Mr. Hunt: Perhaps Mr. Davidson could answer in more detail. We have the arrangement with the Alberta Petroleum Industry Training School and I wonder Mr. Davidson, if you could elaborate.

Mr. Davidson: Mr. Chairman, that training has worked out very well. I do not have the particular figures related to the school but the figures I do have on the oil industry, of some 1,400 people employed we have 230 indigenous people of the North now worked into this.

In mining at Pine Point Mines Ltd. alone which is not the question you asked, I realize, we have 75 Indians employed there.

• 1055

The Chairman: Out of a total labour force of how many?

Mr. Davidson: Oh, about 200, I guess.

Mr. Hunt: A total labour force of 250 in here.

The Chairman: Would they be employed in the plant itself?

[*Interpretation*]

Le président: Dans le rapport de Panarctic... je me demande si d'autres membres du Comité aimeraient en recevoir une copie s'ils ne l'ont pas déjà... Panarctic indique, monsieur Hunt, qu'un certain nombre de problèmes surviennent lorsqu'il s'agit d'engager des Esquimaux et des Indiens du Nord dans l'industrie d'exploration pétrolière. Il n'est pas du tout indiqué dans le rapport annuel de Panarctic si cette compagnie subventionne ou non un programme de formation pour le travailleur indigène. Pourriez-vous nous donner des détails à ce sujet?

M. Hunt: Monsieur le président, autant que je sache, je ne crois pas qu'un programme de formation ait déjà été institué. J'ai à l'esprit le programme de formation sur lequel nous avons conclu un accord avec *Pine Point Mines Ltd.*, où il y avait six postes permanents de formation, c'est-à-dire qu'il y a constamment des personnes qui suivent ces cours de formation. Panarctic n'a pas encore ce genre de programme et il pourrait bien être temps qu'elle en ait un.

Les activités de Panarctic, comme vous le verrez d'après le rapport annuel, se sont étendues rapidement au cours des trois dernières années et jusqu'à maintenant cette société n'a pas eu de main-d'œuvre permanente très importante dans le Nord. Il semble maintenant qu'elle aura au moins quelques employés en permanence dans le Nord et il serait maintenant temps peut-être de faire un peu plus pression auprès d'eux en vue d'un programme de formation conjoint.

Le président: Panarctic n'a pas présentement de programme de formation conjoint.

M. Hunt: Pas présentement, non.

Le président: Pendant que nous parlons de cette question de programme de formation, en parlant au Comité il y a un an ou deux, vous ou M. Woodward avez indiqué qu'un programme de formation existait en collaboration avec certaines sociétés pétrolières canadiennes installées dans l'Ouest en vue d'enseigner aux Indiens à creuser des puits de pétrole, etc. Quel progrès a été fait?

M. Hunt: Peut-être que M. Davidson pourrait répondre plus en détail. Nous avons un tel accord avec l'*Alberta Petroleum Industry Training School* et je me demande, monsieur Davidson, si vous ne pourriez pas élaborer à ce sujet.

M. Davidson: Monsieur le président, ce programme de formation a très bien fonctionné. Je n'ai pas de chiffres particuliers se rapportant à l'école, mais les chiffres que j'ai au sujet de l'industrie pétrolière, indiquent que sur 1,400 employés, il y a 230 indigènes du Nord qui travaillent présentement à cela.

Dans les mines de *Pine Point Mines Ltd.* seulement, même si ce n'est pas la question que vous avez posée, je crois que nous avons 75 Indiens qui sont employés.

Le président: Sur la main-d'œuvre totale combien il y en a-t-il?

M. Davidson: Environ 200, je crois.

M. Hunt: Une main-d'œuvre totale de 250 ici.

Le président: Est-ce qu'ils sont employés dans l'usine même?

[*Texte*]

Mr. Davidson: They are employed throughout. A large number are on equipment.

Mr. Hunt: I might make one comment on that, Mr. Chairman, and that is that in the present stage of the oil industry, the drilling activity does offer quite an opportunity for local employment with training that can be provided. But during the exploration phase, which we are still in, such as exploration activity, geophysical, geological and so on, this requires the majority of the people on the operation to be quite highly trained. We hope that with the educational process now well under way for 15 years or so, gradually more and more of the higher training graduates will find their way into this activity.

While I am in no way, and I do not think Mr. Chrétien is in any way, complacent about the figures we have quoted to you today, I think that they are—I hope they will be accepted as quite a significant improvement over what we might have had without the efforts we put in.

The Chairman: Does your Northern Mineral Assistance Program, in grants that you make to private companies under this program—are you insisting on a degree of employment of the Northern residents?

Mr. Hunt: No, Mr. Chairman, we have not insisted up to now. Again, primarily, because this program is assistance for explorations and the mining exploration tends to be, even now, so sporadic that we felt that we should tackle some of the more prominent opportunities first. Again this perhaps identifies an area we should be looking at to see if it could be a useful way of improving employment.

The Chairman: You have touched on the mining exploration as a source of employment. Has there been any joint effort between your department and Manpower to inaugurate any type of training program for Indians or Eskimos in prospecting mining exploration?

Mr. Davidson: Yes, Mr. Chairman, there has been. As you know, this is done mostly in conjunction as well with the Northwest Territories government, where Manpower buys the training from them, and some of this has been done at both Yellowknife and at Fort Smith.

The Chairman: Have you any idea of the numbers of Indians or Eskimos trained for this purpose, prospecting mining exploration?

Mr. Davidson: I do not think I can give you a definite number at this point. It would be less than 100.

The Chairman: Less than 100. Are you supporting any courses in any schools in the Northwest Territories or the Yukon in prospecting mining exploration?

Mr. Davidson: Yes, in the Yukon this has gone on for some time, and each year I think it is the Chamber of Mines. Then there is the Whitehorse Technical and

[*Interprétation*]

M. Davidson: Ils sont employés partout. Un grand nombre travaille sur l'équipement.

M. Hunt: Je pourrais ajouter un commentaire à cela; monsieur le président, au stade actuel de l'industrie pétrolière, les activités de creusage offrent bien des occasions d'emplois locales et la formation peut être fournie. Mais au cours de la phase d'exploration, c'est-à-dire la phase actuelle, qui comprend des activités d'exploration géophysique, géologique et ainsi de suite, il faut que la plus grande partie des gens soit très hautement qualifiée. Nous espérons qu'avec le système d'enseignement qui fonctionne assez bien depuis 15 ans environ, des diplômés ayant une formation de plus en plus avancée se dirigeront vers ce genre d'activité.

Bien que je ne sois en aucune manière exagérément satisfait des chiffres que nous vous avons cités aujourd'hui, et je ne pense pas que M. Chrétien le soit non plus, je pense qu'ils sont... J'espère qu'ils seront acceptés comme étant une amélioration considérable sur ce qui aurait pu être sans les efforts que nous avons fournis.

Le président: Est-ce que dans votre programme d'aide aux mines du Nord, lorsque vous faites des subventions à des compagnies privées en vertu de ce programme, insistez-vous sur un certain degré d'emploi pour les résidents du Nord?

M. Hunt: Non, monsieur le président, nous ne l'avons pas fait jusqu'ici. Encore une fois, principalement parce que ce programme est une aide pour les explorations et étant donné que l'exploitation minière tend à être, même présentement, tellement sporadique que nous pensions pouvoir nous occuper d'abord des possibilités les plus en évidence. Encore une fois cela pourrait représenter un secteur qu'il nous faudrait examiner pour voir s'il ne serait pas un moyen utile d'améliorer l'emploi.

Le président: Vous avez parlé de l'exploration minière comme d'une source d'emploi. Est-ce qu'il y a eu un effort conjoint de votre Ministère et de celui de la Main-d'œuvre pour lancer un genre de programme de formation pour les Indiens ou les Esquimaux dans le domaine de la prospection minière?

M. Davidson: Oui, monsieur le président, il y en a eu. Comme vous le savez cela se fait surtout en collaboration avec le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, de qui le ministère de la Main-d'œuvre achète les installations de formation, et nous avons fait également quelque chose à Yellowknife et à Fort Smith.

Le président: Avez-vous une idée du nombre d'Indiens ou d'Esquimaux qui ont été formés à cette fin, c'est-à-dire pour la prospection minière?

M. Davidson: Je ne pense pas pouvoir vous donner un nombre défini présentement. Ce serait moins de 100.

Le président: Moins de 100. Est-ce que vous subventionnez des cours de prospection minière qui sont donnés dans des écoles des Territoires du Nord-Ouest ou du Yukon?

M. Davidson: Oui, cela s'est fait depuis quelque temps au Yukon, et chaque année je pense que c'est la Chambre des Mines qui s'en occupe. Il y a également la *Whitehorse*

[*Text*]

Training Vocational School. This has also been taken over into the NWT on a lesser scale. Mining exploration has been more active in the Yukon.

The Chairman: Mr. Orange, you have some more questions you wanted to ask.

Mr. Orange: Well, Mr. Chairman, I was just thinking...

The Chairman: We can go beyond 11.00 a.m. if it is necessary.

Mr. Orange: I would like to ask Mr. Hunt what the status of the land use regulations are at the moment? Where are they?

Mr. Hunt: Mr. Chairman, we hoped that the draft that is required to be published in the *Canada Gazette* will make its appearance, and if I might put it, in a matter of a few weeks. That is the best I could say. I do not like to put a precise date on it, but as perhaps members will be aware, we have circulated, if you like, several unofficial drafts, obtained comments from the oil industry, from the mining industry, from conservation groups, and so on, and in the past few weeks we have been consolidating these comments, we have been getting the final draft to be published put into proper legal form by the Department of Justice and I hope the draft land use regulations will appear in the *Gazette* during next month. I would not want to say the exact date.

• 1100

Mr. Orange: Mr. Chairman, on another area completely. When the Minister and Mr. Robinson were here there was some discussion regarding the opportunities for youth program and Mr. Robinson indicated that probably through the vehicle of the Advisory Committee on Northern Development there would be an attempt at co-ordination with respect to programs to take place in the North this summer. I expressed concern, knowing the Secretary of State's department, that we could end up with three groups in one community.

Mr. Hunt: If you are lucky.

Mr. Orange: If we are lucky.

Mr. Hunt: Or get none.

Mr. Orange: Or get 10. In seriousness, this is a real concern to me and up to this time, from the information we have had, the Secretary of State department has only approved one project in the Yukon this year.

An hon. Member: Shame.

Mr. Orange: I have some static on my right, Mr. Chairman. I apologize. I just want to assure myself that we do not end up in the North with large numbers of groups in any one community, not that there is not a role to be played if it is properly planned. I wonder if Mr. Hunt

[*Interpretation*]

Technical and Training Vocational School. Cela s'est également fait dans les Territoires du Nord-Ouest, mais sur une échelle réduite. L'exploration minière a été plus active au Yukon.

Le président: Monsieur Orange, vous avez d'autres questions à poser.

M. Orange: Monsieur le président, je pensais seulement...

Le président: Nous pouvons depasser 11h.00, si c'est nécessaire.

M. Orange: J'aimerais demander à M. Hunt quel est l'état des règlements concernant l'utilisation des terres présentement? Quels sont ces règlements?

M. Hunt: Monsieur le président, nous espérions que le texte qui doit être publié dans la *Gazette du Canada* le serait dans quelques semaines. C'est le mieux que je puis dire. Je ne pourrais vous donner de date précise à ce sujet mais comme les députés sont peut-être au courant nous avons fait circuler, si vous voulez, plusieurs tableaux non officiels des commentaires reçus de l'industrie pétrolière, de l'industrie minière, de groupes qui s'occupent de conservation etc., et, au cours des quelques dernières semaines nous avons compilé ces divers commentaires; la version définitive qui devra être publiée a été rédigée dans sa forme juridique appropriée par le ministère de la Justice et j'espère que les règlements quant à l'utilisation des terres apparaîtront dans la Gazette Officielle au cours du mois prochain. Je ne pourrais vous préciser la date exacte.

M. Orange: Monsieur le président, j'aimerais discuter d'un autre domaine tout à fait différent. Lorsque le ministre et M. Robinson ont comparu devant nous ici, nous avons discuté des occasions d'emploi pour les jeunes et M. Robinson a indiqué que probablement que par l'entremise du Comité consultatif sur le développement du Grand Nord on essaierait de coordonner ces programmes afin qu'ils prennent place cet été dans le Grand Nord. J'ai exprimé mon inquiétude connaissant le ministère du Secrétariat d'État au sujet du fait qu'il se pourrait que nous ayons trois groupes dans une seule collectivité.

M. Hunt: Si vous avez de la chance.

M. Orange: Si nous avons de la chance.

M. Hunt: Ou il se peut que vous n'en ayez aucun.

M. Orange: Ou peut-être même dix. Pour en revenir à des choses plus sérieuses ce domaine me préoccupe réellement et jusqu'à maintenant, d'après les renseignements que nous avons obtenus le Secrétariat d'État n'a approuvé qu'un seul de ces projets au Yukon cette année.

Une voix: Honte.

M. Orange: J'ai cru entendre une intervention inopportune qui a causé quelques statiques sur mon micro, monsieur le président. Je regrette. Je veux tout simplement m'assurer qu'il n'y aura pas dans le Grand Nord de vastes nombres de personnes dans quelque collectivité

[*Texte*]

can add anything or tell us if the department has taken any action in this regard?

Mr. Hunt: Mr. Chairman, immediately following the meeting of this Committee at which this point was raised we contacted the Secretary of State department and indicated our concern and I am informed that representatives of that department will be presenting their northern program to the Advisory Committee on Northern Development, ACND, this Friday. Actually it is a co-ordinating committee of that committee which I chair, and we will be seeing their program this Friday and will certainly bring forward Mr. Orange's concerns and, secondly, hopefully working out any problems that may be apparent at that time. They are therefore in the process of preparing, if you like, their report right now. I have not seen it yet.

Mr. Orange: Mr. Chairman, I am quite satisfied that the department has the matter under control. I am sure they share the same concern that I do, and I know the territorial government does. I think the program generally makes a lot of sense so long as it is properly implemented.

This is my final question, Mr. Chairman. Have representations been made on the part of the department or have studies been undertaken to examine the possibility of tax benefits, exemptions, for people who live and work in the North? Some of us, including Mr. Davidson, were in Australia a while back—you were also there, Mr. Chairman—and we saw that in the northern territory there were some schemes whereby residents of the area did receive a break in terms of income tax. Has the department ever examined what is taking place in other countries such as Australia and possibly Russia? Has the department made any recommendations to the Department of Finance in this respect?

Mr. Hunt: Mr. Chairman, we have certainly kept a watching brief, as it were, on the situation in the Soviet Union, and while quite a lot is made of the gradational salaries in this case, I think, which are applied in the Soviet Union, one has to remember that the base on which they start there is relatively small and it did not appear to us that the approach there would be of significant advantage in Canada.

With respect to the Australia situation, I think it is fair to say that we have recently been exposed to this and we have not come to any particular conclusions on it as yet and certainly we have not made any representation to the Department of Finance in this regard. We are aware of these two situations and we have looked at them but I would not say in great detail. Perhaps Mr. Davidson should elaborate on that.

• 1105

Mr. Davidson: Mr. Chairman, what Mr. Hunt has said relates to those two countries but several times each

[*Interprétation*]

que ce soit; je ne connais pas le rôle que ces gens peuvent y jouer s'il y a une planification appropriée. Je me demande si M. Hunt pourrait ajouter quelque chose et nous dire si son ministère a pris quelque action à cet égard.

M. Hunt: Monsieur le président, immédiatement après la réunion du présent Comité, lorsque cette question a été soulevée, nous avons pris contact avec le ministère du Secrétariat d'État et leur avons fait part de notre préoccupation à ce sujet et on me dit que les représentants de ce ministère présenteront leur programme au sujet du développement du Grand Nord au Comité consultatif du développement du Grand Nord. L'ACND, vendredi qui vient. De fait, c'est un comité de coordination du comité que je préside et nous étudierons leur programme vendredi prochain; nous en profiterons certainement pour discuter des préoccupations de M. Orange et, deuxièmement, nous espérons résoudre quelques problèmes qui puissent survenir à ce moment-là. Ils sont donc en ce moment en train de préparer leur rapport que je n'ai pas encore vu.

M. Orange: Monsieur le président, je suis très heureux de voir que le ministère étudie ce problème activement et je suis certain qu'ils sont conscients du problème tout autant que moi car je sais que le gouvernement de ce territoire s'en préoccupe évidemment. A mon avis, ce programme a, dans l'ensemble, beaucoup de bons sens en autant qu'il sera mis en œuvre d'une façon appropriée.

Voilà ma dernière question, monsieur le président. A-t-on présenté des instances de la part du ministère ou a-t-on entrepris des études en vue d'étudier la possibilité de bénéfices d'exemption d'impôt pour ces personnes qui vivent et qui travaillent dans le Grand Nord? Certains d'entre nous y compris M. Davidson se sont rendus en Australie il y a quelque temps...Vous y étiez, monsieur le président...et nous avons vu que dans les territoires du nord de ce pays il y avait certains programmes en vertu desquels les résidents d'une région en particulier étaient exemptés de certain impôts sur les revenus. Le ministère a-t-il déjà étudié ce qui se passe dans d'autres pays comme l'Australie et la Russie? Le ministère a-t-il fait quelques recommandations à ce sujet au ministère des Finances?

M. Hunt: Monsieur le président, nous avons certainement étudié de très près ce qui se passe en Union soviétique et bien que l'on ait entrepris d'étudier davantage la question de la gradation des salaires telle qu'elle se fait en Union soviétique on doit se souvenir que là-bas les salaires sont relativement peu élevés et il nous a semblé que cette façon d'entrevoir les choses n'apporterait aucun avantage de quelque importance au peuple canadien.

En ce qui a trait à la situation en Australie, je crois qu'il est juste de dire que récemment nous en avons pris conscience et que nous n'en sommes pas arrivés à quelque conclusion en particulier jusqu'à maintenant et que certainement aucune instance n'a été faite auprès du ministère des Finances à cet égard. Nous savons bien que ces deux situations existent et nous les avons étudiées mais pas dans le détail. Peut-être que M. Davidson aurait quelque chose à dire à ce sujet.

M. Davidson: Monsieur le président, ce que M. Hunt a dit se rapporte à ces deux pays mais à plusieurs reprises

[*Text*]

council of the Yukon and Northwest Territories have made recommendations of this type and they have been probably a little more detailed than what we have been talking about. They have been referred to the appropriate department, Finance or National Revenue as it may be, and we have at this point not had any encouragement that there would be a variation in the income tax arrangements for various reasons that these departments give. There are other things of course in this, in the area of living costs, which of course are being considered to some extent.

Mr. Paproski: May I ask a supplementary question?

The Chairman: Mr. Paproski.

Mr. Paproski: Mr. Chairman, Mr. Hunt was saying there is an incentive in Russia for these mining firms and for people working; what do they do, take it out in salt?

Mr. Hunt: No, if I remember the details correctly, there is a salary set in eastern Siberia if you wish and zones generally get progressively more severe; therefore higher salaries prevail in an easterly and a northerly direction, so that in the extreme northeastern corner of Siberia, as I understand it, the salary is actually double the standard salary, if you like, west of the Urals and it can vary from 25 per cent additional, 50 per cent, 75 per cent, 100 per cent.

Mr. Paproski: You mean they get free room and board up north where they do not get it in the south? Is this what you are trying to say or do you specifically know exactly what they are making?

Mr. Hunt: Yes, we have the details. I could make these available, Mr. Chairman. I do not carry them in my mind, but we have the details in a report. I think they are fairly well up to date if you would be interested.

Mr. Paproski: Would this be the type of incentive that we would be looking for, the same as in Russia, in the northern part of Russia? There would be no comparison do you not agree, Mr. Hunt? The incentives are a little different in that country from what they would be in Canada.

Mr. Hunt: Oh, yes, I think so.

Mr. Paproski: What would be the comparable salary in rubles?

Mr. Hunt: Yes, I was there in the beginning of the year and Mr. Chairman, I am still not sure, of course, I am not an expert in foreign exchange, that I could strictly compare, because they have several exchange rates and it depends what is available to you and what side benefits you get.

Mr. Paproski: Quoting floating rubles.

Mr. Hunt: There is an official exchange rate and there is one that you can pick up off the street which is

[*Interpretation*]

chacun des conseils du Yukon et du territoire du Nord-Ouest ont fait des recommandations de ce genre et ils ont apporté certainement plus de détails que ce dont nous parlons. Ils se sont adressés aux Ministères appropriés, aux Finances et au Revenu national, et nous n'avons pas reçu jusqu'alors d'encouragement qu'il y aurait une variation dans les dispositions sur l'impôt du revenu pour les différentes raisons données par ces Ministères. Il y a bien sûr d'autres choses, dans le domaine du coût de la vie, qu'il faut également prendre en considération.

M. Paproski: Puis-je poser une question supplémentaire?

Le président: Monsieur Paproski.

M. Paproski: Monsieur le président, M. Hunt disait qu'il y avait des encouragements donnés en Russie pour ces entreprises minières et pour les gens qui travaillent. Que font-ils, trouvent-ils ces encouragements dans les mines de sel?

M. Hunt: Non, si je me souviens du détail correctement, on a établi des salaires dans l'Est de la Sibérie si vous désirez et des zones qui obtiennent d'une façon progressive des salaires plus restreints; donc par conséquent de plus hauts salaires apparaissent selon une direction nord-est, si bien que dans l'extrême Nord-Est de la Sibérie, si je comprends bien, le salaire est en fait le doube du salaire normal, si vous désirez, à l'ouest de l'Oural et il peut varier de 25 p. 100 à 50 ou 75 et même 100 p. 100.

M. Paproski: Voulez-vous dire qu'ils obtiennent le gîte et le couvert librement dans ces régions du Nord alors qu'ils ne l'obtiennent pas dans le Sud? Est-ce cela que vous voulez dire ou savez-vous exactement ce qu'ils font?

M. Hunt: Oui, nous en connaissons les détails. Je peux vous les procurer, monsieur le président. Je ne les ai pas à l'esprit, mais nous avons des détails dans un rapport. Je pense qu'ils sont suffisamment à jour et qu'ils pourraient vous intéresser.

M. Paproski: S'agit-il du genre d'encouragement que nous cherchons, je veux dire celui trouvé en Russie dans la partie du Nord? Il n'y aurait pas de comparaison selon vous, monsieur Hunt? Les encouragements sont légèrement différents dans ce pays de ce qu'ils sont au Canada.

M. Hunt: Bien sûr, c'est mon avis.

M. Paproski: Quels seraient les salaires comparables en roubles?

M. Hunt: En effet, je me trouvais dans cette région au début de cette année, et monsieur le président, je ne suis pas certain, bien sûr, je ne suis pas expert dans les échanges à l'étranger, de pouvoir faire des comparaisons, car ils ont plusieurs taux d'échange et cela dépend de ce qui vous est disponible et des bénéfices que vous obtenez.

M. Paproski: En mentionnant le taux flottant du rouble.

M. Hunt: Il y a un taux d'échange officiel et il y en a un que vous pouvez trouver dans la rue qui est sensible-

[*Texte*]

remarkably higher, but my impression and we could work this out for you, is that the salary, the base salary, of course you have to grade it on the job, but the base salary in terms of purchasing power is significantly lower than in Canada. I would not want to quote a figure, but it is very much lower, therefore, even doubling it still does not give the northern Russian worker the same purchasing power that a northern Canadian, or the average Canadian has. If you wish, Mr. Chairman, we could make these figures available in useful forms.

Mr. Paproski: Could you have that for us before the Prime Minister gets back?

Mr. Rock: Mr. Chairman, can I have a supplementary on this?

The Chairman: Supplementary, Mr. Rock.

Mr. Rock: It is to do with the figures that he will make available. Could you actually have these figures in rubles and show the cost of food in the area. I think this is the only way you can compare it.

• 1110

Mr. Hunt: Mr. Chairman, we can certainly have them in rubles fairly quickly; with respect to comparison of purchasing power, this will take a little longer. We will do it, but I cannot promise that we can do it within a few days. Perhaps I should, if I might, Mr. Chairman, elaborate a little on this series of questioning because I think it is quite interesting.

The question in the Soviet Union until now, as we would understand it, and I do not pose as any Soviet expert on one visit, is that there has been a national policy of trying to encourage the population of Siberia from western Russia. This has now been recognized from our discussions with some of the Soviet officials as quite a costly venture. I am not sure that the Soviets intend to continue to pursue the absolute out-and-out policy of population for the sake of populating Siberia. This relates in turn to the situation in Canada with respect to whether or not and the extent to which one wants to encourage people to go and live in the North to increase the population.

Mr. Paproski: Would you not say, Mr. Chairman, Mr. Hunt, that there is a different reason for people going to Siberia in Russia than for Canadians going up North?

Mr. Hunt: I believe there used to be, but not any more so far as I am aware. In fact one of the quite senior Russian officials indicated to me that their earlier methods of populating the region did not produce particularly willing or well-motivated workers.

Mr. Paproski: I guess not.

[*Interprétation*]

ment plus élevé mais il me semble, et nous pouvons le définir pour vous, que le salaire, le salaire de base, dépend du travail effectué, mais en terme de pouvoir d'achat ce salaire est sensiblement inférieur à celui du Canada. Je ne peux pas citer de chiffres mais il est sensiblement inférieur; par conséquent, même en le doublant, cela ne donne pas aux travailleurs russes du Nord, le même pouvoir d'achat qu'aux travailleurs canadiens du Nord généralement parlant. Si vous le désirez, M. le président, nous pourrions vous donner ces chiffres sous une forme plus pratique.

M. Paproski: Pourriez-vous nous les communiquer avant le retour du premier ministre?

M. Rock: Monsieur le président, puis-je poser une question supplémentaire à ce sujet?

Le président: Question supplémentaire, monsieur Rock?

M. Rock: Cela concerne les chiffres qui nous seront communiqués. Pourriez-vous obtenir ces chiffres en roubles et nous montrer le coût des produits alimentaires dans ces régions. Je pense que c'est le seul moyen de faire des comparaisons.

M. Hunt: Monsieur le président, nous pouvons certainement avoir ces chiffres en roubles assez rapidement; en ce qui concerne les comparaisons du pouvoir d'achat, il nous faudra un peu plus longtemps. Nous pouvons le faire, mais je ne saurais promettre que nous le ferons d'ici quelques jours. Peut-être, monsieur le président, devrais-je apporter des précisions sur la série de questions qui vient d'être posée, car il me semble que cela est très intéressant.

En ce qui concerne l'Union soviétique, la question jusqu'à présent, est vous comprendrez que je ne me présente pas comme expert en matière soviétique à la suite d'une seule visite, est qu'il y a eu une politique nationale pour essayer d'encourager la population de la Sibérie à partir de la Russie occidentale. Il est apparu dans nos discussions avec certains fonctionnaires soviétiques que c'était là une entreprise onéreuse. Je ne suis pas certain que les Soviétiques ont l'intention de poursuivre une politique absolue de population pour le simple plaisir de peupler la Sibérie. On pourrait rapprocher ceci à la situation existant au Canada en ce qui concerne la question de savoir si oui ou non on cherchera davantage à encourager les gens à aller s'établir dans le Nord afin d'augmenter la population.

M. Paproski: Ne diriez-vous pas, monsieur le président, monsieur Hunt, que les gens ont une autre raison de s'établir en Sibérie que celle des Canadiens à aller s'établir dans le Nord?

M. Hunt: Je crois qu'il y avait une raison différente, mais plus maintenant, pour autant que je sache. En fait, l'un des hauts fonctionnaires soviétiques m'a indiqué que leur première méthode de population dans ces régions n'a pas produit des travailleurs particulièrement volontaires ou réellement motivés.

M. Paproski: Il me semble bien.

[*Text*]

Mr. Thomson: Mr. Chairman, I would like to ask the witness about tourism in the North. Has your department, sir, done any promotion on tourism? Have they investigated the areas which they think most likely might appeal to tourists? Mr. Orange objects to the natives being looked at by students but maybe he would not mind if we looked at them first. I think this would be part of the attraction; they might see animals, people from this part of the world might see animals. Have they checked to see whether Air Canada, Canadian Pacific or any other northern airline might make a package flight available for those interested? General tourist promotion...

Mr. Hunt: Mr. Chairman, tourism in the North essentially is the direct responsibility of the two territorial governments involved. This has been one of the programs that these two governments have most aggressively pursued over the past few years. Indeed, there is a great deal of promotional literature, advertising and so on, to encourage people to take trips into the North. There have been some very imaginative schemes and some ordinary tourist schemes.

The Yukon, by its geography, its scenery and so on, has somewhat of an advantage at this point in time, but the Northwest Territories is trying very hard to attract its share of tourists, and I think in the long run they will do. Both governments, particularly in the Northwest Territories, see the tourist industry as an industry in which the local residents, particularly the Indian and the Eskimo, can participate very closely: guiding, outfitting, travel lodges and so on. This is the sort of thing which the local people can benefit from. It is an aggressive program. Mr. Davidson may be able to give you some figures, to give you an idea of the magnitude of government expenditures.

Mr. Davidson: Mr. Chairman, at the present time, for the year 1971-72 the Northwest Territories total tourism program is $441,000. That is for development, promotion and advertising publicity and research. There is tremendous emphasis placed on it at the local level and I think from the figures given it is not lacking support financially, either.

I could look up the figures for the Yukon. It will be a lesser figure than that, but in the Yukon tourism has been a basic industry for some years and they have it now. They have the volume of tourists coming through Whitehorse with the advantage of the round trip on the highway and down the coast. Certainly the Yukon is very tourist conscious. They have set up a promotion office in Vancouver and they are now contemplating one in Edmonton.

• 1115

Mr. Thomson: A follow-up question. Where is this money spent, sir, and have you any estimate of how much money is brought into the two territories by tourists?

Mr. Davidson: The main thing, of course, on which the money is spent is on promotion, through the various

[*Interpretation*]

M. Thomson: Monsieur le président, j'aimerais demander au témoin des questions sur le tourisme dans le Nord. Est-ce que votre ministère, monsieur, a cherché à promouvoir le tourisme? A-t-on fait des recherches dans ces régions susceptibles d'attirer les touristes? M. Orange s'oppose à l'étude faite par les étudiants sur les indigènes, mais peut-être ne s'opposerait-il pas à ce que nous les considérions les premiers. Je pense que ceci serait une des raisons d'attractions: ils pourraient du moins examiner la faune, c'est ce que pourraient faire les gens de cette partie du monde. A-t-on vérifié si Air-Canada, le Canadien Pacifique ou d'autres lignes aériennes du Nord pourraient avoir des vols nolisés pour les personnes intéressées? La promotion générale du tourisme...

M. Hunt: Monsieur le président, le tourisme dans le Nord essentiellement dépend directement des deux gouvernements territoriaux impliqués. Ceci a été l'un des programmes poursuivis très activement par ces deux gouvernements au cours des quelques années passées. En fait, on a fait beaucoup de publicité pour promouvoir, encourager les gens à faire des excursions dans le Nord. On a fait preuve d'imagination en dressant des schémas touristiques.

Le Yukon, de par sa géographie, son paysage et ainsi de suite, a certains avantages dans ce domaine, mais les Territoires du Nord-Ouest s'efforcent activement d'attirer leurs contingents de touristes et je pense qu'à la longue ils y parviendront. Les deux gouvernements, particulièrement dans les Territoires du Nord-Ouest, voient l'industrie touristique comme une industrie dans laquelle les résidents locaux, particulièrement les Indiens et les Esquimaux, peuvent participer très étroitement: soit en offrant des guides, des équipements, des facilités aux voyageurs et ainsi de suite. C'est le genre de choses dont peuvent bénéficier les résidents locaux. Il s'agit d'un programme très ambitieux. Peut-être que M. Davidson pourrait vous donner des chiffres, et vous montrer l'ampleur des dépenses gouvernementales dans ce domaine.

M. Davidson: Monsieur le président, à l'heure actuelle, pour l'année 1971-1972, les territoires du Nord-Ouest ont un programme touristique global de $441,000. Ceci sert au développement, à la promotion et à la publicité et à la recherche. L'accent est placé d'une façon importante au niveau local et je pense, si je crois les chiffres données, qu'il n'y a pas manque de soutien financier non plus.

Je pourrais examiner également les chiffres pour le Yukon. Il s'agirait de chiffres légèrement inférieurs à ceux-ci, mais le tourisme dans le Yukon est une industrie de base depuis plusieurs années, ils ont les touristes qui passent par Whitehorse avec cet avantage de la voie routière le long de la côte. Le Yukon se préoccupe beaucoup du tourisme. On a ouvert un bureau de tourisme à Vancouver et on a l'intention d'en ouvrir un à Edmonton.

M. Thomson: Où l'argent est-il dépensé et combien le tourisme apporte-t-il d'argent aux deux territoires?

M. Davidson: L'argent est surtout dépensé pour la publicité par l'intermédiaire des divers organismes natio-

[*Texte*]

national and regional organizations for tourism. They get it out through all the industry. I do not have the figures here on what they bring in. I could get figures on the estimated tourist spending in each territory.

Mr. Hunt: Mr. Chairman, I might add, because part of the question was what areas are set aside as tourist attractions, just recently, Mr. Chrétien announced setting aside two areas as potential national parks in the Northwest Territories. That was the Artillery Lakes area, the east end of Great Slave Lake, and the Nahanni River. In addition to that, in both territories, since a few years back, the department and now the territorial governments operate a reasonably extensive system of camp grounds and this is being expanded at a reasonable pace. In addition, both governments are busy looking at tourist potential, tourist regions, that might be developed throughout their areas.

Mr. Thomson: I am glad to hear, Mr. Chairman, that this is being done since it is a renewable resource. I might make the comment that I have not seen a great deal of advertising in the papers published in Eastern Canada. Maybe there has been, but I have not seen it. It seems logical to me that in this area, where there are a lot of well-paid people—I am thinking of the Ottawa-Toronto-Montreal area—they might attract some of these people.

I would call to your attention an article in Saturday's *Globe and Mail* which talked about the problems of tourism in Canada versus going abroad. I think you might look at it to your advantage. I am particularly thinking of package tours for somebody going from here who did not want to drive a car all the way up the Alaska Highway.

Mr. Hunt: Mr. Chairman, I am no expert on tourist promotion but the Yukon, as far as I understand the feed-in, has, up to now, depended mainly on the large population centres more or less immediately to their south: the Pacific northwest, including the Vancouver area, the U.S. Pacific northwest and California; and there are any number of package tours that go up that way either by sea or by bus.

As Mr. Davidson has just said, they are extending with an office in Edmonton. Probably they look on the East as rather a long way away. However, we will certainly convey your suggestion to them because it might attract people.

Mr. Thomson: Mr. Chairman, I come from Saskatchewan and a great many of our average people there have gone up the Alaska Highway, driven their own car, and obviously it is attractive to us for a variety of reasons.

To change the subject a little, first I would like to compliment the department on the magazine *North* which I understand is done under their supervision. I thought the one *North of Sixty* was also a good publication, very attractive.

But I wanted to ask you another question with regard to roads. I am wondering, for example, about a road from Fort Smith into Uranium City, rather than spending so much money on students, sometimes on useless things and just a matter of making work projects for the summer. Could we not spend a little more money on building roads to resources?

[*Interprétation*]

naux et régionaux du tourisme. Je n'ai pas de chiffres précis quant à ce que le tourisme rapporte. Je pourrais vous faire savoir ce que le touriste dépense en moyenne dans chaque territoire.

M. Hunt: Récemment, M. Chrétien a annoncé que deux régions deviendraient peut-être des parcs nationaux dans les territoires du Nord-Ouest. Il s'agit de la région de Artillery Lakes, de l'Est du grand lac des Esclaves et de la rivière Nahanni. De plus, depuis quelques années les ministères et maintenant les gouvernements territoriaux dirigent un système assez étendu de terrains de camping; le tout connaît une expansion très raisonnable. Les deux gouvernements s'occupent aussi à étudier les possibilités touristiques qui pourraient être développées à travers les régions.

M. Thomson: Je suis très heureux de vous l'entendre dire. Je dois avouer que je n'ai pas vu beaucoup de publicité dans les journaux de l'Est du Canada. Il y en a peut-être eu, mais je ne l'ai pas vue. Il me semble logique que dans cette région où beaucoup de gens ont un salaire très raisonnable, Ottawa, Toronto et Montréal, on pourrait être attiré par ces régions nordiques.

J'aimerais attirer votre attention sur un article du *Globe and Mail* de samedi qui parle des problèmes que connaît le tourisme au Canada face aux gens qui vont à l'étranger. Cela serait peut-être à votre avantage de le lire. Je pense à des voyages organisés pour des gens qui voudraient se rendre d'ici à la grande route de l'Alaska et qui ne veulent pas conduire d'automobile.

M. Hunt: Je ne suis pas un expert en publicité, mais le Yukon s'est fié jusqu'à maintenant en grande partie sur les populations situées au Sud: le Nord-Ouest du Pacifique y compris la région de Vancouver, les régions côtières des États-Unis et la Californie; il y a beaucoup de voyages organisés par bateaux ou par autobus.

Comme M. Davidson l'a dit, on a l'intention d'ouvrir un bureau à Edmonton. Comme les gens du Yukon, l'Est est probablement très loin. Cependant, nous leur ferons connaître votre suggestion.

M. Thomson: Je viens de la Saskatchewan et beaucoup de nos gens se sont rendus à la grande route de l'Alaska et y ont conduit leur propre voiture; on s'y sent attiré pour diverses raisons.

J'aimerais faire une petite digression pour féliciter le Ministère; je crois que la publication Nord est très intéressante. *North of Sixty* est aussi une très bonne publication.

Toutefois, j'aimerais vous poser une autre question quant aux routes. Je pense, par exemple, à une route allant de Fort Smith à Uranium City; ce serait peut-être beaucoup plus profitable que de dépenser de l'argent pour des choses inutiles et des projets de travaux pour l'été. Ne pourrions-nous pas dépenser un peu d'argent pour construire des routes?

[*Text*]

I am thinking specifically of the North and we do have a lot of development that needs to be done. I am thinking of a specific road, Mr. Chairman, from Fort McMurray into Uranium City from the south, or perhaps in northern Saskatchewan, since, in the case of the Fort McMurray-Uranium City road, it would have to go through a national park and this is under your supervision. Might we not spend money to advantage doing things of this nature rather than just making work projects?

• 1120

Mr. Hunt: Mr. Chairman, if I could respond to the actual suggestion on the road, I am sure you will appreciate the question of priority is a difficult one for me to respond to. All I can say, if I might introduce a little bit of philosophy, is that the problem is that there is really sometimes no absolute priority and one cannot put all one's money or eggs in one basket.

With respect to roads in the north, our road program is based on a $10 million a year for 10 years program of new road construction. In addition to the new road construction, of course, there has been maintenance of existing roads, reconstruction and so on. And we have just about got it going at this level now. It is a mixture—I think it fair to characterize it thus—of roads to resources plus, if you like, communication or, if I may use the term, "people roads." There is the possibility of tremendous development of activity in the Delta. There are roughly 5,000 people there not yet connected by highway. That is really one of two major population centres not connected, the other one being Frobisher. And we may have some difficulty connecting that one. Really, you might say, it is the major population centre not yet connected. Because of the oil industry activity, the effect, hopefully, on the cost of living and so on, the Dempster Highway is being pushed through at an accelerated rate so that it will also be of some use, should the pipelines come through. This is taking a very large percentage of the available funds.

There is another factor, too; when you go into an expensive road like this it does seem rather undesirable to have it uncompleted for a very large number of years, because you have then got a capital investment that really is returning you very little. So it did seem desirable, as it were, to put all our money initially into this and get it done and then look at other roads.

From the point of view of other roads that are being looked at, there is of course the road that was stopped in order to accelerate the Dempster Highway, the Fort Simpson-Fort Liard road, which economically is an important one in the sort of total planning scheme as mentioned, a possible road from Fort Smith south, if I might put it like that, also of course a possible road from Fort Smith north around the lake to join with what is known as the Ingram Trail going east from Yellowknife.

There is another road in the Yukon that might be looked at, which is a road that would pass nearby a very large low-grade copper deposit. So all these are being looked at. The problem with the Fort Smith situation is of course a matter of priority. Now Fort Smith does have a road into it. This was completed, sort of going on from Pine Point, about four or five years now. It is a question whether another road south of Fort Smith—it would do a great deal for the community no doubt—should have the

[*Interpretation*]

Je pense surtout au Nord où il y a tellement à faire. Je pense à des routes précises: de Fort McMurray à Uranium City à partir du Sud ou peut-être du Nord de la Saskatchewan puisque, dans le cas de la route Fort McMurray-Uranium City, elle devrait passer par un parc national qui est sous notre surveillance. Ne pourrions-nous pas dépenser de l'argent pour faire ce genre de chose plutôt que de faire des projets de travaux?

M. Hunt: Monsieur le président, si je puis répondre à la suggestion présente concernant la route, je suis sûr que vous trouverez que la question de la priorité est une question difficile à répondre pour moi. Tout ce que je puis dire si je puis introduire un peu de philosophie est que le problème est là et qu'il n'y a pas vraiment ma foi de priorité absolue et que l'on ne doit pas tout miser sur un seul cheval.

En ce qui concerne les routes du Nord, notre programme routier est fondé sur un programme de construction de nouvelles routes de 10 millions par année pour dix ans. En plus de la construction d'une nouvelle route, bien entendu, il y a eu l'entretien des routes déjà existantes, la reconstruction, etc. Et nous l'avons gardé au train actuel plus ou moins. Il s'agit d'un mélange qui est je crois juste de caractériser de routes vers les ressources, plus la communication ou, si je puis utiliser le terme «les chemins du peuple». Il y a la possibilité d'un très grand développement d'activités dans le Delta. Il y a environ 5,000 personnes que la route ne rejoint pas encore. Il s'agit en réalité de deux centres de population importants qui ne sont pas reliés à la route, l'autre étant Frobisher. Et nous pouvons avoir certaines difficultés à relier cette dernière.

En réalité, si l'on peut dire, il s'agit du plus grand centre de population qui n'est pas encore relié. A cause de l'activité de l'industrie pétrolière, les faits, nous l'espérons sur le coût de la vie, etc., l'autoroute Dempster fait son chemin à un rythme accéléré de sorte qu'il y aura quelque utilité si les pipe-lines passent à travers. Cela prend un pourcentage des fonds disponibles.

Il y a un autre facteur également; lorsque l'on s'embarque dans des projets de route si chers, il semble indésirable qu'elle soit en chantier pour un trop grand nombre d'années, car il s'agit de l'investissement d'un capital qui est très peu profitable. Il semblait donc désirable de mettre tout notre argent au début dans ce projet et le faire faire et ensuite regarder à d'autres routes.

A partir du point de vue des autres routes sous observation, il y a bien sûr la route qui a été freinée afin d'accélérer l'autoroute Dempster, la route du Fort Simpson au Ford Liard qui est importante au point de vue économique dans le genre de schéma de planification totale comme il a été mentionné, une route possible en provenance de Fort Smith Sud, si je puis l'exposer ainsi, également bien sûr une route possible provenant de Fort Smith Nord autour du lac afin de rejoindre ce que l'on appelle la Ingram Trail qui va à l'est à partir de Yellowknife.

Il y a une autre route au Yukon que nous pouvons observer qui passerait près d'un dépôt de cuivre de faible teneur très important. L'on étudie donc tous ces projets de route. Le problème de la situation de Fort Smith est

[*Texte*]

highest priority. Then it is frankly a question of the extent to which I think the provinces to the south are interested, because the old roads to resources program is no longer in effect. This of course raises a question of federal-provincial cost-sharing, which I would not want to get into here. If you like, we know of the advantages and that of a road from the south to Fort Smith to Uranium City, and it is a case of fitting it in and how it is funded.

Mr. Thomson: Mr. Chairman, it is being said around Fort McMurray that if the federal government would do their share probably the Alberta government would do theirs.

In respect of tourists, which we were just talking about, and this road to resources total picture, it would seem to me that logically another road through to the north would be an advantage to everyone concerned, any way you want to look at it. For example, one road north, the Alaska Highway, was fine and obviously we could do more with that road, but it seems to me, Mr. Chairman, it is time that we started to look at a second road north and I suppose the residents in northern Saskatchewan would argue it should go south of Uranium City and up through my area, if you will. I can see the ones from Fort McMurray arguing that it should go there and they could argue that there would be federal money more readily available for that because it leads to a park. Not arguing about which road, if you will, I think the validity of another road north has some merit and that we should look carefully at the idea.

• 1125

Mr. Hunt: Mr. Chairman, I would subscribe to that. I certainly think there will be a need or there almost certainly is a need for more northern road links. We do have two now, really, the Mackenzie Highway and the Alaska Highway. Then the possibilities of going from West to East, if I recall them correctly, the Skagway Cow Cross Road which would allow easier access to tidewater for the major population centre of the Yukon. There is a possible road from Fort Nelson north to Fort Simpson via Fort Liard and down the Mackenzie, then there is the one we have been talking about or the two variations, if you like, one going North from Waterways, one going north from Battleford, Saskatchewan, up there—was that Reindeer Lake and Wepusko Bay and going on up there? It is quite a way without a road and then there has even been the suggestion of a road up from Churchill.

I think in the long run, you know, looking many, many years down the line one would hope to see additional roads linking the north with southern Canada. It will be a question, I think, of which one should come first and this will depend, I think, somewhat on the requirement, the economic potential at the time.

[*Interprétation*]

bien entendu une question de priorité. Fort Smith a déjà une route. Elle a été établie, elle semble se poursuivre à partir de Pine Point, depuis quatre ou cinq années déjà. C'est une question à savoir si une autre route au sud de Fort Smith—cela ferait énormément de bien à la communauté sans aucun doute—devrait avoir la plus grande priorité. Et en réalité une question qui je pense intéresse les provinces du sud, parce que le vieux programme des routes menant aux ressources n'est plus en cours. Cela bien entendu soulève la question du partage des coûts entre le fédéral et les gouvernements provinciaux. Et je ne veux pas m'y aventurer. Si vous voulez, nous connaissons les avantages d'une autre route du sud de Fort Smith à Uranium City, et c'est un cas d'établissement et comment il a été fondé.

M. Thomson: Monsieur le président, on dit autour du Fort McMurry que si le gouvernement fédéral faisait sa part probablement que le gouvernement de l'Alberta ferait la sienne.

En ce qui concerne les touristes dont nous venons juste de parler et de la route conduisant aux ressources, il me semblerait logique qu'une autre route passant à travers le nord serait un avantage à toutes les personnes concernées quelle que soit la façon que vous l'envisagiez. Par exemple, une route du nord, l'autoroute de l'Alaska était excellente, de toute évidence nous pouvons faire beaucoup plus avec cette route, mais il me semble monsieur le président qu'il est temps que nous commençions à considérer la construction d'une autre route dans le nord et je suppose que les résidents du nord de la Saskatchewan soutiendraient qu'elle doit aller au sud d'uranium et ensuite par ma région si vous le voulez. Je peux voir que les autres résidents de Fort McMurray soutiendraient qu'elle doit passer là-bas et qu'il faudrait de l'argent fédéral car elle conduit à un parc. Peu importe ces bonnes raisons je crois que la validité d'une autre route dans le nord a quelque mérite et que nous devrions examiner soigneusement cette idée.

M. Hunt: Monsieur le président, je serais d'accord avec cela. Je crois assurément qu'il y a là un besoin ou il y aura certainement un besoin à remplir si l'on veut assurer des connections avec le nord. Actuellement, nous avons deux routes la Mackenzie et la route de l'Alaska. Il serait alors possible d'aller de l'ouest à l'est si je me souviens bien, la Skagway Cow Cross qui permettrait un accès plus facile à la mer pour la population du centre du Yukon. Il est possible de construire une route de Fort Nelson à Fort Simpson via Fort Liard et en descendant le Mackenzie, ensuite il y a celle dont nous avons parlé ou les deux variations si vous préférez une route qui va au nord de Waterways, une qui va au nord de Battleford, Saskatchewan jusqu'à la,...jusqu'à Reindeer Lake et Wepusko Bay et qui monte jusque-là? C'est un chemin sans une route et alors il a même eu la suggestion d'une route jusqu'à Churchill.

Je pense qu'à la longue, vous savez, d'ici nombre d'années, on aimerait voir des routes supplémentaires qui relieraient le nord avec le sud du Canada. La question est de savoir ce qui doit venir en premier et cela dépendra, d'une partie des besoins, et de l'autre de la rentabilité économique éventuelle à l'époque.

[*Text*]

Mr. Thomson: And the co-operation of the provinces.

Mr. Hunt: Yes, very much so.

The Chairman: Mr. Paproski.

Mr. Paproski: You mentioned, Mr. Hunt, that you had made a visit to Russia. Were your interests centred around the Soviet methods of construction and communication, transportation across permafrost or what was the nature of your visit?

Mr. Hunt: I was one of the party that accompanied Mr. Pepin on the trip in January, which was to sign an agreement with the Soviet Union concerning the application of science and technology to industrial development and under the broad aegis of the agreement both teams attempted to identify areas of communality of interest where we might develop trade either in the sale of technology, of technique, of knowing how to do it, or in goods.

I was particularly concerned in that instance with the energy field because developing energy sources in the north and we now have set up working groups with opposite numbers in the Soviet Union and plans are under way for these working groups eventually to meet. The idea is, for example, that there will be a working group on what we called gas. Strangely enough this includes pipeline construction because the Soviet Gas Ministry builds all pipelines and we hope to have quite extensive technological exchanges on building pipelines in permafrost.

Mr. Paproski: The Soviets have scientists studying means of developing the Siberian wasteland. Does your Department have the same type of thing? Or, did you discuss this at all?

Mr. Hunt: Yes, first of all, we have on our staff two Soviet specialists, one who speaks Russian and they watch what is going on and maintain contacts to the extent it is possible.

I might say that after the Prime Minister's visit I am sure it will be a lot easier perhaps and we realize that there is a lot to be learned in the Soviet North, not necessarily from what they do but from the mistakes they make as well.

• 1130

We have had exchanges in the past. You might recall that Mr. Lang went over there with a group at one time. I was not on that but I did accompany the Russian group that came back led by one of their ministers and they were mainly construction experts and they have followed this up with us. They are very intrigued with our methods of northern construction because, and I am not an engineer but I understand, theirs tends to be monolithic; in other words, great big concrete structures. Whereas, of course, we have on the North American continent a tremendous variety of construction materials that they just do not produce or were not producing in the Soviet Union and they have been very intrigued with our usage of these materials.

[*Interpretation*]

M. Thomson: Et de la coopération des provinces.

M. Hunt: Oui en grande partie.

Le président: Monsieur Paproski.

M. Paproski: Vous avez parlé Monsieur Hunt que vous aviez fait une visite en Russie. Vous êtes-vous intéressé principalement aux méthodes soviétiques de construction et de communication et des problèmes de transport dans les régions où règne le pergelisol? Quelle était la nature de votre visite?

M. Hunt: Je faisais partie de la délégation qui accompagnait M. Pepin dans son voyage au mois de janvier, nous devions signer un accord avec l'Union Soviétique concernant l'application de la technologie et de la science au développement industriel, en vertu de l'accord les deux équipes devaient chercher à reconnaître les secteurs d'intérêt commun où nous pourrions développer des échanges commerciaux soit dans la vente de la technologie, des techniques, du savoir-faire, ou des marchandises.

J'avais un intérêt tout particulier dans le domaine énergétique dans cette circonstance, à cause du développement des sources d'énergie dans le nord et maintenant nous avons établi des groupes d'étude avec nos homologues dans la région sud soviétique et des plans sont en préparation pour une rencontre éventuelle de ces groupes d'étude. L'idée par exemple c'est qu'il y ait un groupe d'étude sur ce que nous appelons le gaz. De façon assez bizarre cela comprend la construction des pipe-lines parce que le ministère soviétique du gaz construit les pipe-lines et nous espérons participer à des échanges très fructueux sur le plan technologique sur la construction des pipe-lines dans le pergelisol.

M. Paproski: Les soviétiques ont des scientistes qui s'occupent d'étudier les moyens de développer les terrains incultes de Sibérie. Est-ce que votre ministère envisage la même sorte de chose? En avez-vous parlé?

M. Hunt: Oui, tout d'abord nous avons dans notre personnel deux spécialistes soviétiques dont l'un parle russe et surveille ce qui se passe et ils entretiennent les relations dans la mesure où cela est possible.

Je crois qu'après la visite du premier ministre cela sera beaucoup plus facile et nous savons que nous avons beaucoup à apprendre dans le nord soviétique, non pas nécessairement ce qu'ils réussissent mais aussi des erreurs qu'ils commettent également.

Nous avons eu des échanges dans le passé. Vous pouvez vous rappeler que M. Lang est allé là-bas à une certaine époque avec un groupe. Je ne faisais pas partie de cette délégation mais j'ai accompagné le groupe russe lorsqu'ils sont venus à leur tour sur la conduite de l'un de leur ministre; il s'agissait principalement d'experts en construction et nous avons eu des échanges à ce sujet. Nos méthodes de construction dans le Nord les intrigue beaucoup. Je ne suis pas ingénieur, mais il me semble que les leurs tendent à être monolythiques; en d'autres termes, d'imposantes structures de béton. Bien entendu, nous avons, sur le continent américain une très grande variété de matériaux de construction qu'ils ne produisent pas ou ne produisaient pas en Union Soviétique, et l'usage qu'on fait de ces matériaux les intriguait beaucoup.

[*Texte*]

If I might express a personal opinion, I do not think, as is so often stated, that the Soviet Union is miles ahead of Canada in developing her north. I find it difficult to see this from what I have read and from what our experts tells us. In some areas, yes, they are in advance. I think in other areas we are and we can learn from each other.

Mr. Paproski: These Soviet experts that you have, are they Canadian scientists who are Soviet experts?

Mr. Hunt: One actually is a scientist. He is our scientific adviser and he made the trip with Mr. Laing and the other is an engineer actually who by ethnic background speaks Russian.

Mr. Paproski: How long have they been hired with your department?

Mr. Hunt: Many years, I forget now. I think Mr. Rowley has been with us 20 years.

Mr. Paproski: Have you had any other additions to your staff in regard to the construction on permafrost and this type of thing or have you just had a sort of a standstill with these two men there? I know that they have done a lot of work on it, but I mean have you developed this department a little more?

Mr. Hunt: Yes. I am sorry, I should have mentioned on this aspect. First of all, from the point of view of construction research in permafrost areas this is a leading specialty, if I might put it this way, of the National Research Council—Roger Brown and some of his associates, formely Mr. Leggett—who has now retired and they are world leaders. They also carry out quite extensive exchanges, if you like, at the very high specialist level. The results of their investigations are made available in useable form to our engineers in our department because we do have an engineering branch that serves the whole department and has in that several northern construction specialists and the Department of Public Works. So I really feel that we take a back seat to no one in our techniques and capabilities with respect to northern construction.

I can say that our information, for example, is that the Soviet Union have installed some gas pipelines in permafrost, but as I did suggest, I think we might learn more...

Mr. Paproski: In permafrost or on permapost?

Mr. Hunt: Sorry, on permafrost. I think we might learn more from the problems they have had than from the solutions they have come up with because I believe it looks rather like a twisted piece of spaghetti and they are experimenting and we are learning, too.

The Chairman: Do you mean the pipeline?

Mr. Hunt: The pipeline, yes. This is the best we know about it, because people have not actually been allowed to visit it.

[*Interprétation*]

S'il m'est permis, d'exprimer une opinon personnelle, je ne pense pas comme on le dit si souvent que le Canada cède le pas à l'Union Soviétique dans le développement du Nord. Je le conçois difficilement d'après ce que j'ai lu et selon l'avis d'un spécialiste. Dans certains domaines, oui, ils sont en avance. Je pense que dans d'autres domaines nous pouvons profiter mutuellement de l'expérience acquise.

M. Paproski: Ces experts soviétiques que vous avez, sont-ils des scientistes canadiens ou des spécialistes soviétiques?

M. Hunt: Un d'entre eux est effectivement un scientiste. Il est notre conseiller scientifique et il a fait le voyage avec M. Laing. L'autre est un ingénieur qui, à cause de ses origines ethniques parle le russe.

M. Paproski: Depuis combien de temps sont-ils au service du ministère?

M. Hunt: Depuis bien des années. Je pense que M. Rowley est au service du ministère depuis 20 ans.

M. Paproski: Le personnel a-t-il été augmenté en regard de la construction sur la glace permanente et le reste ou est-il demeuré le même? Je sais qu'ils y ont beaucoup travaillé, mais avez-vous développé ce service davantage?

M. Hunt: Oui. Je regrette, à ce sujet, j'aurais dû mentionner qu'en premier lieu, que du point de vue de la recherche relative à la construction dans les régions de glace permanente, c'est une première spécialité, si je puis m'exprimer ainsi du Conseil national des recherches (M. Roger Brown et certains de ses associés, dont M. Leggett, qui est maintenant à la retraite, ils en sont les chefs de file). Ils font aussi des échanges très importants, si vous voulez, au niveau très élevé des spécialistes. Les résultats de leurs recherches sont mis à la disposition des ingénieurs du ministère, car il y a une direction de la techno génie qui sert le ministère et qui comprend plusieurs spécialistes de la construction dans le Nord, et le ministère des Travaux publics. J'espère donc que nous ne le cédons à prsonne pour ce qui est de nos techniques et de nos possibilités concernant la construction dans le Nord.

Nous savons, par exemple que l'Union Soviétique a installé des gazoducs dans la glace permanente mais, comme je l'ai proposé, je pense que nous pourrions apprendre davantage...

M. Paproski: Dans la glace permanente ou sur la glace permanente?

M. Hunt: Je m'excuse, sur la glace permanente. Je pense que nous pourrions profiter davantage de l'expérience qu'ils ont acquise, car cela semble quelque peu compliqué, à mon avis, ils font des expériences et nous apprenons aussi.

Le président: Parlez-vous du gazoduc?

M. Hunt: Oui. C'est tout ce que nous avons à ce sujet, parce que personne n'est autorisée à le visiter.

[*Text*]

Mr. Paproski: Thank you.

The Chairman: Do you have any details on this reported oil spill in the Soviet Union of the northern portions?

Mr. Hunt: No, Mr. Chairman.

Mr. Thomson: To follow up, a question regarding spaghetti, have you or your officials seen the pipeline built on permafrost?

Mr. Hunt: No, I am sorry. I was reporting on what we have been informed. I do not think anyone from North America has actually seen it on the ground, as far as I know.

When you are over there and you talk to the officials they will give you little pieces of information that indicate the problems they are having.

The Chairman: Gentlemen, we will be holding a meeting on Thursday to round up the estimates. We will need a quorum that day if we expect to pass the estimates before they are automatically put through the House. I hope to see everyone then. Meeting adjourned until 9.30 a.m. Thursday.

[*Interpretation*]

M. Paproski: Merci.

Le président: Avez-vous des détails concernant le déversement d'hydrocarbures dans les régions septentrionnales de l'Union Soviétique?

M. Hunt: Non, monsieur le président.

M. Thomson: Dans le même ordre d'idée, avez-vous vu le gazoduc construit sur la glace permanente?

M. Hunt: Non, je regrette. Je faisais rapport de ce dont nous avons été informés. Je pense que personne en Amérique du Nord ne l'a effectivement vu, pour autant que je sache.

Lorsque vous vous y rendez et que vous parlez aux hauts fonctionnaires, ceux-ci vous donnerons quelques renseignements et indiquent les problèmes auxquels ils ont à faire face.

Le président: Messieurs, il y aura une réunion jeudi pour compléter l'étude du budget des dépenses. Il devra y avoir quorum ce jour-là, et nous nous attendons à examiner le budget des dépenses avant que la Chambre n'en soit automatiquement saisie. J'espère que tous seront présents. La séance est ajournée à jeudi, 9h 30 du matin.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 22

Thursday, May 27, 1971

Chairman: Mr. Ian Watson

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 22

Le jeudi 27 mai 1971

Président: M. Ian Watson

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Indian Affairs and Northern Development

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Affaires indiennes et du développement du Nord canadien

RESPECTING:

Estimates 1971-72, Department of Indian Affairs and Northern Development

CONCERNANT:

Le Budget des dépenses 1971-1972, Ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien

INCLUDING:

Second and third reports to the House

Y COMPRIS:

Deuxième et troisième rapports à la Chambre

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

Third Session

Twenty-eighth Parliament, 1970-71

Troisième session de la

vingt-huitième législature, 1970-1971

23961—1

STANDING COMMITTEE ON INDIAN AFFAIRS AND NORTHERN DEVELOPMENT

Chairman: Mr. Ian Watson

Vice-Chairman: Mr. Paul St. Pierre

Messrs.

Badanai
Barnett
Buchanan
Cadieu
Gendron
Gundlock
Marchand
(*Kamloops-Cariboo*)
Matte
Morison
Nielsen
Orange
Paproski
Perrault
Rock
Simpson
Sulatycky
Thomson (*Battleford-Kindersley*)
Yewchuk—(20).

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

J. H. Bennett

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES AFFAIRES INDIENNES ET DU DÉVELOPPEMENT DU NORD CANADIEN

Président: M. Ian Watson

Vice-président: M. Paul St. Pierre

Messieurs

Pursuant to S.O. 65(4)(*b*)

Messrs. Gendron and Perrault replaced Messrs. Borrie and McBride on May 27, 1971.

Conformément à l'article 65(4)*b*) du Règlement

MM. Gendron et Perrault remplacent MM. Borrie et McBride le 27 mai 1971.

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente au siège d'Information Canada, Ottawa, Canada

REPORTS TO THE HOUSE

Friday, May 28, 1971.

The Standing Committee on Indian Affairs and Northern Development has the honour to present its

SECOND REPORT

Pursuant to its Order of Reference of Wednesday, February 17, 1971, your Committee has considered the following Votes listed in the Estimates for the fiscal year ending March 31, 1972:

Votes 1, 5, 10, L15, 20, 25, 30, L35, L40, L45, L50, L55, 60, 65 and 70 relating to the Department of Indian Affairs and Northern Development; and

Vote L75 relating to the Northern Canada Power Commission.

Your Committee commends them to the House.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issues Nos. 17 to 22 inclusive*) is tabled.

The Standing Committee on Indian Affairs and Northern Development has the honour to present its

THIRD REPORT

Your Committee recommends that it be granted leave to authorize a Subcommittee comprising eleven of its members to adjourn from place to place within Canada, namely, Vancouver, B.C. and Whitehorse, Yukon Territory, from August 9 to August 14, 1971, in relation to Bill C-187, An Act respecting minerals in the Yukon Territory, and that the necessary supporting staff accompany it.

Respectfully submitted,

Le président

IAN WATSON

Chairman

RAPPORTS À LA CHAMBRE

Le vendredi 28 mai 1971.

Le Comité permanent des affaires indiennes et du développement du Nord canadien a l'honneur de présenter son

DEUXIÈME RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du mercredi 17 février 1971, le Comité a étudié les crédits suivants du Budget des dépenses pour l'année financière se terminant le 31 mars 1972:

Les crédits 1, 5, 10, L15, 20, 25, 30, L35, L40, L45, L50, L55, 60, 65 et 70 concernant le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien; et

Le crédit L75 concernant la Commission d'énergie du Nord canadien.

Le Comité les recommande à l'approbation de la Chambre.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages s'y rapportant (*fascicules n°s 17 à 22 inclusivement*) est déposé.

Le Comité permanent des affaires indiennes et du développement du Nord canadien a l'honneur de présenter son

TROISIÈME RAPPORT

Le Comité recommande que permission lui soit accordée d'autoriser un sous-comité composé de onze de ses membres, à s'ajourner d'un endroit à un autre au Canada, soit à Vancouver (C.-B.) et à Whitehorse Territoire du Yukon, du 9 août au 14 août 1971, au sujet du Bill C-187, Loi concernant les minéraux du territoire du Yukon, et que le personnel de soutien nécessaire l'accompagne.

Respectueusement soumis,

MINUTES OF PROCEEDINGS

Thursday, May 27, 1971

(24)

[*Text*]

The Standing Committee on Indian Affairs and Northern Development met at 9.45 a.m. this day, the Chairman, Mr. Ian Watson, presiding.

Members present: Messrs. Badanai, Buchanan, Cadieu, Gendron, Gundlock, Morison, Orange, Paproski, Perrault, Rock, Simpson, Sulatycky, Watson, Yewchuk.—(14)

Witnesses: From the Department of Indian Affairs and Northern Development: Messrs. J. H. Gordon, Senior Assistant Deputy Minister (Conservation); R. F. Battle, Assistant Deputy Minister (Finance and Administration); A. D. Hunt, Assistant Deputy Minister (Northern Development); F. J. Doucet, Director, Indian Eskimo Economic Development Branch; G. Cromb, Director, Education Branch; J. G. McGilp, Director, Community Affairs Branch; and R. Moses, Special Assistant to the Minister of Indian Affairs and Northern Development.

The Committee resumed consideration of the Estimates 1971-72 of the Department of Indian Affairs and Northern Development.

The Chairman called

Item 1—Program Expenditures—$8,777,000

and announced that questions could cover the whole field of the estimates.

The witnesses were questioned.

Later, a quorum being present,

On motion of Mr. Sulatycky,

It was agreed,—

That reasonable travelling and living expenses be paid to Mr. A. Wright, Whitehorse, Yukon Territory and to Commander Roderick White, New London, Connecticut, who appeared before this Committee on April 22 and April 29, 1971, respectively.

The Chairman read the Fifth Report of the Subcommittee on Agenda and Procedure as follows:

> The Subcommittee on Agenda and Procedure met on May 20, 1971 at 3:35 p.m., the Chairman, Mr. Watson, presiding.
>
> *Members present:* Messrs. Orange, St. Pierre, Watson and Yewchuk.—(4).
>
> *Also present:* Mr. Buchanan, M.P.
>
> The Subcommittee considered matters concerning future meetings and a trip to Whitehorse in relation to Bill C-187 and a time limit on member's question periods.
>
> It made the following recommendations:
>
> On Bill C-187, An Act respecting minerals in the Yukon Territory, the Committee seek permission of the House to send a Subcommittee of 11 members to Vancouver, B.C. and Whitehorse, Yukon Territory, leaving Ottawa August 9, 1971 with public hearings to take place in Vancouver August 10 and in Whitehorse August 12 and 13, leaving

PROCÈS-VERBAL

Le jeudi 27 mai 1971

(24)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des affaires indiennes et du développement du Nord canadien se réunit ce matin à 9 h 45. Le président, M. Ian Watson, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Badanai, Buchanan, Cadieu, Gendron, Gundlock, Morison, Orange, Paproski, Perrault, Rock, Simpson, Sulatycky, Watson, Yewchuk—(14).

Témoins: Du ministère des Affaires indiennes et du Développement du Nord canadien: MM. J. H. Gordon, sous-ministre adjoint principal (conservation); R. F. Battle, sous-ministre adjoint (finance et administration); A. D. Hunt, sous-ministre adjoint (développement du nord); F. J. Doucet, directeur, direction de l'expansion économique indienne et esquimaude; G. Cromb, directeur, Direction de l'éducation; J. G. McGilp, directeur, direction des affaires communautaires et R. Moses, adjoint spécial au ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien.

Le Comité reprend l'étude des prévisions budgétaires 1971-1972 du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien.

Le président met en délibération

Le crédit 1—Dépenses du programme—$8,777,000

et annonce que les questions pourraient couvrir toutes les prévisions budgétaires.

Les témoins répondent aux questions.

Un peu plus tard, alors qu'il y a quorum, M. Sulatycky propose,

Et il est convenu,—

Que des frais de déplacement et de séjour soient versés à M. A. Wright, Whitehorse (territoire du Yukon) et au commandeur Roderick White, New London (Connect cut) qui ont comparu devant le Comité le 22 avril et le 29 avril 1971 respectivement.

Le président fait lecture du 5e rapport du sous-Comité du programme et de la procédure comme suit:

> Le sous-Comité du programme et de la procédure s'est réuni le 20 mai 1971, à 3 h 35 de l'après-midi. Le président, M. Watson, occupe le fauteuil.
>
> *Députés présents:* MM. Orange, St. Pierre, Watson, Yewchuk.—(4).
>
> *Autre député présent:* M. Buchanan.
>
> Le sous-Comité étudie les questions concernant les prochaines séances et un voyage à Whitehorse concernant le Bill C-187 et une limite de temps sur les périodes pour la question d'un membre.
>
> Le sous-comité fait la recommandation suivante:
>
> Au sujet du Bill C-187, Loi concernant les minéraux du territoire du Yukon, le Comité demande la permission à la Chambre d'envoyer un sous-Comité de 11 membres à Vancouver (Colombie-Britannique) et à Whitehorse, territoire du Yukon, quittant Ottawa le 9 août 1971 et devant tenir des audiences publiques à Vancouver le 10 août et à White-

Whitehorse August 13, 1971 and to be accompanied by the necessary supporting staff.

The Subcommittee to be made up as follows: 6 Liberals, 3 Progressive Conservatives, 1 New Democratic Party, 1 Social Credit Party of Canada.

That a ten minute time limit be imposed on question periods for members. Supplementary questions to be allowed only with the permission of the member speaking.

For Thursday, May 27, 1971 the meeting to be a general discussion over the whole field of the 1971-72 Estimates.

On Wood Buffalo National Park—Mr. Buchanan to arrange a suitable date with the Minister of Indian Affairs and Northern Development.

After debate thereon,

It was agreed, unanimously,—that the Fifth Report of the Subcommittee on Agenda and Procedure be adopted.

On motion of Mr. Sulatycky,

Agreed,—

That advertising concerning the proposed trip relating to Bill C-187 be placed in the following papers:

The Western Miner, The Northern Miner, Yukon News, Whitehorse Star, the daily newspapers in Edmonton and Vancouver, and the newspapers of Inuvik, Yellowknife and Hay River.

The Committee resumed questioning of the witnesses on the Estimates 1971-72 of the Department of Indian Affairs and Northern Development.

Item 1—*Program Expenditures*—carried.

Items 5, 10 and L15 relating to the *Indian and Eskimo Affairs Program*—carried.

Items 20, 25, 30, L35, L40, L45, L50 and L55 relating to the *Northern Development Program*—Carried.

Items 60, 65 and 70 relating to the *Conservation Program*—Carried.

Item L75 relating to the *Northern Canada Power Commission*—Carried.

The Chairman was instructed to report these estimates to the House.

Mr. Battle tabled answers to questions asked at previous meetings.

Agreed,—That these documents, tabled in English only, be attached as Appendices to this day's Minutes of Proceedings and Evidence as follows:

Question by Mr. Orange, May 13, 1971—Incentive Programs. "North of 60" (*See Appendix "M"*)

Question by Mr. Borrie, May 20, 1971—What is the present status of the Tall Grass people at Finlay Forks who were affected by the construction of the Bennett Dam? (*See Appendix "N"*)

Question by Mr. Watson, May 20, 1971—That a report be made on representations to the effect that

horse le 12 et 13 août, quittant Whitehorse le 13 août 1971 et devant être accompagné du personnel de soutien nécessaire.

Le sous-comité devra se composer comme suit: 6 libéraux, 3 progressistes conservateurs, 1 nouveau parti démocratique, 1 crédit social du Canada.

Qu'une limite de temps de 10 minutes soit imposée pour les périodes de questions des membres. Les questions additionnelles seront permises seulement avec la permission du député qui a la parole.

Le jeudi 27 mai 1971, la séance devant être une discussion générale portant sur toutes les prévisions budgétaires 1971-1972.

Au sujet du parc national Wood Buffalo—M. Buchanan doit prévoir une date convenable avec le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien.

Après le débat,

Il est convenu, à l'unanimité que le 5e rapport du Comité du programme et de la procédure soit adopté.

M. Sulatycky propose, et il est

Convenu,—

Que la publicité concernant le voyage proposé ayant trait au Bill C-187 soit fait dans les journaux suivants:

Le Western Miner, le Northern Miner, Yukon News, Whitehorse Star, les journaux quotidiens d'Edmonton et de Vancouver et les journaux de Inuvik, Yellowknife et Hay River.

Le Comité reprend la période de questions des témoins sur les prévisions budgétaires 1971-1972 du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien.

Crédit 1—*Dépenses du programme*—adopté.

Les crédits 5, 10 et L15 concernant *le programme des affaires indiennes et esquimaudes*—adoptés.

Les crédits 20, 25, 30, L35, L40, L45, L50 et L55 concernant *le programme du développement du Nord*—adoptés.

Les crédits 60, 65 et 70 concernant le *programme de conservation*—adoptés.

Le crédit L75 concernant la *commission d'énergie du nord canadien*—adopté.

On demande au président de faire rapport de ces prévisions budgétaires à la Chambre.

M. Battle dépose les réponses aux questions posées au cours des séances précédentes.

Il est convenu,—Que ces documents, déposés en anglais seulement, soient attachés comme appendices aux procès-verbaux et témoignages de ce jour comme suit:

Question de M. Orange, le 13 mai 1971—programme de stimulants. «Le nord de 60» (*Voir appendice «M»*)

Question de M. Borrie, le 20 mai 1971—quel est l'état actuel de la population de Tall Grass à Finlay Forks qui sont dérangés par la construction du barrage Bennett? (*voir appendice «N»*)

Question de M. Watson, le 20 mai 1971—qu'un rapport soit fait sur les représentations à l'effet que

the $70. per year clothing allowance was inadequate and that some persons froze to death last winter (*See Appendix "O"*)

Question by Mr. Watson, May 25, 1971—Has an assessment been made of the number and types of jobs which will be required for the construction of a pipeline and the training required to fill these jobs? What planning is now being carried out for training potential workers on the basis of this assessment? (*See Appendix "P"*)

Question by Mr. Orange, May 25, 1971—Construction contracts via the Dempster Highway to the MacKenzie Highway to Tuktoyaktuk. (*See Appendix "Q"*)

Question by Mr. Paproski, May 25, 1971—Wage differentials in Northern Canada and Northern U.S.S.R. (*See Appendix "R"*)

At 11.03 a.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

l'allocation de $70 par année sur le vêtement est inconvenable et que certaines personnes ont gelé jusqu'à mort du dernier (*Voir appendice «O»*)

Question de M. Watson, le 20 mai 1971—est-ce qu'une évaluation a été faite sur le nombre et les genres d'emplois qui seront nécessaires pour la construction d'un oléoduc et de la formation nécessaire pour remplir ces emplois? Quelle planification est mise en vigueur pour la formation des travailleurs en se basant sur cette évaluation? (*Voir appendice «P»*)

Question de M. Orange, le 25 mai 1971—les marchés de construction par l'autoroute de Dempster à l'autoroute de Mackenzie jusqu'à Tuktoyaktuk. (*Voir appendice «Q»*)

Question de M. Paproski, le 25 mai 1971—différences de salaire dans le nord canadien et dans le nord de la Russie (*Voir appendice «R»*)

A 11 h 03 du matin, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

J. H. Bennett

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, May 27, 1971.

• 0942

[*Texte*]

The Chairman: Gentlemen, as we indicated at the last meeting on Tuesday, today is going to be devoted to the department's operations and everything will be open for discussion.

Mr. Yewchuk, you indicated you have some questions.

Mr. Yewchuk: Could any of the witnesses indicate what the government is doing to try to resolve the St. Regis Band land dispute on Loon Island in the St. Lawrence River?

Mr. J. H. Gordon (Senior Assistant Deputy Minister (Conservation), Department of Indian Affairs and Northern Development): Mr. Doucet, can you speak to this, please.

Mr. F. J. Doucet (Director, Indian-Eskimo Economic Development Branch, Department of Indian Affairs and Northern Development): As I am sure Mr. Yewchuk already knows, the land question at Loon Island is a very complex one and goes back over a couple of centuries. The Department of Justice has been doing research in association with our officers for about one year now and they have come to certain conclusions about whether Loon Island indeed was ever an island and, if so, to whom did it belong, to whom does it belong now, and the Minister will be communicating with the Chief of the Band at St. Regis within the next few days.

Mr. Yewchuk: What were the findings of the investigation?

Mr. Doucet: I do not know if it would be proper for me to say what the findings were. I think this would be for the Minister to say. I do not think they have been communicated to the Minister yet. I am not sure just how far a civil servant can go on this.

• 0945

The Chairman: If there are specific questions, Mr. Yewchuk, that you wish to direct on the Loon Island question, it might not be possible for the witness to answer these very specific questions.

Mr. Yewchuk: Mr. Chairman, what is the status of Loon Island at the present time?

Mr. Doucet: The research is not completed, Mr. Yewchuck. As far as the research has gone it indicates that the Indians have no claim. There is practically no avenue of research. All the land registries we know about have been checked. This is the status.

Mr. Yewchuk: Are there Indians living on this island now?

Mr. Doucet: No.

Mr. Yewchuk: Have there ever been?

Mr. Doucet: Not that we know of.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 27 mai 1971

[*Interprétation*]

Le président: Messieurs, comme nous l'avons indiqué lors de notre dernière réunion de mardi, nous allons aujourd'hui nous occuper des travaux du ministère et nous pourrons nous occuper de tous les problèmes.

Monsieur Yewchuk, vous avez, je crois, quelques questions à poser.

M. Yewchuk: Les témoins pourraient-ils nous dire si le gouvernement essaie de résoudre le litige territorial de la tribu de St-Regis à propos de Loon Island dans le St-Laurent?

M. J. H. Gordon (sous-ministre adjoint principal (conservation), ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien): Monsieur Doucet, pouvez-vous y répondre?

M. F. J. Doucet (directeur, service du développement économique des Indiens et des Esquimaux, ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien): M. Yewchuk sait sûrement que ce problème est très difficile et remonte à déjà plusieurs siècles. Le ministère de la Justice étudie ce problème avec nos fonctionnaires depuis un an déjà et ils en sont arrivés à certaines conclusions concernant le fait de savoir si Loon Island a jamais été vraiment une île, et, dans ce cas, à qui elle appartenait, à qui elle appartient maintenant et le ministre va en parler avec le chef de la tribu à St-Regis dans les jours à venir.

M. Yewchuk: Quels ont été les résultats de ces recherches?

M. Doucet: Je ne sais pas si je peux vous les communiquer. Je pense que c'est au ministre de dire ce qu'il en pense. Je ne pense pas qu'ils aient été communiqués au ministre. Je ne sais pas dans quelle mesure je peux m'avancer à ce sujet en tant que fonctionnaire.

Le président: Si vous voulez poser des questions très précises à propos de ce problème de Loon Island, monsieur Yewchuk, le témoin ne pourra peut-être pas vous répondre.

M. Yewchuk: Monsieur le président, quel est le statut actuel de Loon Island?

M. Doucet: Les recherches ne sont pas terminées, monsieur Yewchuk. Pour le moment, il semble que les Indiens n'aient aucun droit particulier. Nous avons pratiquement tout vérifié, en particulier tous les cadastres que nous connaissons, et ils n'ont aucun droit dessus.

M. Yewchuk: Est-ce que ces Indiens habitent l'île maintenant?

M. Doucet: Non.

M. Yewchuk: Y ont-ils jamais habité?

M. Doucet: Pas que nous sachions.

[*Text*]

Mr. Yewchuk: How has this dispute arisen, to your knowledge?

Mr. Doucet: I could not tell you that. Mr. Battle here might be in a better position to answer that. I have been in the department a short time whereas he has been associated with them much longer.

There was a lot of violence involved. You may recall there was an Act of Parliament passed many years ago called St. Regis Indian Reservation Act which attempted to determine which were the islands that belonged to the Indians and which were not. There are a large number of islands in that area and indeed some of them that are islands now were not islands then and some that were islands then are no longer islands now. So far as is known, Loon Island was never occupied by the Indians. There was at least one Indian woman recently who claimed that she had a location ticket for Loon Island. It was a location ticket for an island but it was not, as far as we can determine, Loon Island.

Mr. Yewchuk: Are you familiar with the problem which occurred in 1959 when somebody tried to file or take title to Loon Island?

Mr. Doucet: No, I am not.

Mr. Yewchuk: Can you recall or do you have any information on the origin of Loon Island prior to 1811?

Mr. Doucet: No, I do not. We have the information in the file but I cannot tell you off the top of my head.

It is a very complex thing. It not only involves Loon Island but several other islands that we have some difficulties with, in so far as title, leasehold interest and that kind of thing is concerned. There is no way I could have all of that in my head. I would be glad to try to find those answers for Mr. Yewchuk, Mr. Chairman.

The Chairman: A supplementary. Is the report that is being prepared for the Minister and which the Minister will be making fairly soon to the chief of the St. Regis Band, cover just Loon Island or does it cover the whole question of the islands which may belong to the Indians?

Mr. Doucet: Only Loon Island which is sometimes known as the North Tree Haven, which is the same piece of land.

Mr. Paproski: You are aware now of what is happening in this area?

Mr. Doucet: Yes, I am.

Mr. Yewchuk: Is it the intention of the federal government to proceed to have this dispute resolved in a court of law?

Mr. Doucet: I would not be in a position to answer that question.

At the moment, there is not sufficient evidence to take this to court. There may be some new evidence uncovered, although where it would come from it would be very difficult to say. The Department of Justice, with help from our officers, have gone through every conceiva-

[*Interpretation*]

M. Yewchuk: D'où vient ce litige à votre connaissance?

M. Doucet: Je ne sais pas. M. Battle peut peut-être mieux vous répondre, je ne suis de ce ministère depuis peu de temps alors qu'il y est depuis beaucoup plus longtemps.

Il y a eu beaucoup de violence. Vous vous souvenez peut-être qu'il y a plusieurs années une loi a été adoptée par le Parlement, appelée Loi sur la réserve indienne de St-Régis, elle essayait de déterminer quelles îles appartenaient aux Indiens. Il y a un grand nombre d'îles dans cette région et certaines qui sont des îles actuellement ne l'étaient pas autrefois alors que d'autres qui l'étaient autrefois ne le sont plus maintenant; pour autant que l'on sache, Loon Island n'a jamais été occupée par les Indiens. Il y a eu au moins récemment une femme Indienne qui prétendait qu'elle avait un droit d'installation pour Loon Island. C'etait bien un droit d'installation pour une île, mais, pour autant que nous ayons pu le déterminer, il ne s'agissait pas de Loon Island.

M. Yewchuk: Connaissez-vous l'incident qui s'est passé en 1959, quand quelqu'un a essayé de s'approprier Loon Island?

M. Doucet: Non.

M. Yewchuk: Vous souvenez-vous ou avez-vous des informations à propos de ce qu'était Loon Island avant 1811?

M. Doucet: Non. Nous avons ces renseignements dans le dossier, mais je ne les sais pas par cœur.

C'est très très compliqué. Il ne s'agit pas seulement de Loon Island mais de plusieurs autres îles qui nous créent également des difficultés en ce qui concerne leur droit de propriété, les intérêts et ce genre de chose. Je ne peux pas m'en souvenir. Mais je serais heureux de trouver une réponse aux questions de M. Yewchuk, monsieur le président.

Le président: Une question supplémentaire. Le rapport qui est préparé pour le ministre et que le ministre va discuter bientôt avec le chef de la tribu de St-Régis concerne-t-il seulement Loon Island ou l'ensemble des îles qui peuvent appartenir aux Indiens?

M. Doucet: Seulement Loon Island que l'on appelle également parfois *North Tree Haven.*

M. Paproski: Vous savez maintenant ce qui se passe dans cette région?

M. Doucet: Oui.

M. Yewchuk: Le gouvernement fédéral a-t-il l'intention de faire régler ce problème devant un tribunal?

M. Doucet: Je ne peux pas répondre à cette question.

Actuellement, il n'y a pas d'éléments suffisants pour s'adresser à un tribunal. Il y a peut-être des documents qui ne sont pas connus mais je ne vois pas d'où ils pourraient venir. Avec l'aide de nos fonctionnaires, le ministère de la Justice a examiné tous les documents possibles et imaginables dont certaines vieilles cartes qui

[*Texte*]

ble record including taking some old survey maps to the forensic laboratories to put them under special treatment to see if any of the boundaries have been changed on the maps over a period of time and that did not get the department any farther ahead in determining who owned the island, except that it did not add to the case that the Indians either owned or had occupied the island.

I would not be able to say whether the department would go to court.

Mr. Yewchuk: Are you familiar with whether the research that had been done looked into the ownership of it prior to Indian claims?

Mr. Doucet: Oh, yes, indeed.

Mr. Yewchuk: You have that information available but not now?

Mr. Doucet: Yes, that is right. The information is available. The Department of Justice has done the research and the information is there.

Mr. Yewchuk: Would you be able to bring this and table it in the Committee?

Mr. Doucet: That would be my decision, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Gordon.

• 0950

Mr. Gordon: Just one point, Mr. Yewchuk, I am not familiar with this case personally but I would suspect that the Minister would wish to consult with the chief of the band concerned in addition to studying the report before the findings are made public.

Mr. Yewchuk: This would not preclude the tabling of this report in Committee though, assuming that it was approved by the Minister. Mr. Chairman, I think it would be very useful to have this information in Committee so that we can have a look at it.

The Chairman: I think we would all agree, gentlemen, that this report would be useful particularly to the people of the St. Regis Indian Band and if by obtaining it in this Committee, it was thereby made available to the band I am sure it would be helpful. You have made a request, Mr. Yewchuk. The request will be considered by th Minister presumably. I do not know how much further we can go on this.

Mr. Doucet: May I say, Mr. Chairman, that the material has been made available to the lawyers for the band who are here in Ottawa. They have seen all the information that we have in the Department of Justice on the research that was done on Loon Island. There is not anything that is not known to the band. The Minister proposes to communicate this officially to the chief and council of the band but all the information has been seen and studied by the solicitors for the band.

Mr. Yewchuk: I am of the impression that somebody is trying to withhold information from the Committee, Mr. Chairman. I am not sure how we should proceed here.

Mr. Doucet: I am not trying to withhold any information. There are certain aspects of this I am not quite sure

[*Interprétation*]

ont été portées en laboratoire où elles ont été traitées spécialement pour savoir si les frontières avaient été changées sur les cartes, malgré cela, le ministère n'a pas pu déterminer à qui appartenait l'île, cela n'a pas permis de déterminer si les Indiens possédaient ou avaient occupé l'île.

Je ne peux pas dire si le ministère ira oui ou non devant les tribunaux.

M. Yewchuk: Savez-vous si les recherches qui ont été faites ont examiné la question de la propriété de cette île avant les réclamations indiennes?

M. Doucet: Oh oui.

M. Yewchuk: Vous avez des renseignements mais pas ici?

M. Doucet: Oui, c'est cela. Nous avons des renseignements du ministère de la Justice a fait les recherches et nous possédons les renseignements.

M. Yewchuk: Pourriez-vous présenter cela au Comité?

M. Doucet: Je peux le faire.

Le président: Monsieur Gordon.

M. Gordon: Juste une question, monsieur Yewchuk; je ne connais pas très bien cette affaire mais je pense que le ministre voudrait d'abord rencontrer le chef de la tribu concernée et étudier le rapport avant que les résultats en soient publiés.

M. Yewchuk: Cela n'empêcherait pas autant que ce rapport soit soumis au Comité si c'est approuvé par le ministre. Monsieur le président, je crois qu'il serait très utile que le Comité puisse examiner ces documents.

Le président: Je pense que nous sommes tous d'accord, messieurs, pour dire que ce rapport serait très utile au gens de la tribu indienne de St-Régis et si ce Comité, en l'obtenant, permettait à la tribu de l'obtenir, je crois que cela serait utile. Vous avez fait une demande, monsieur Yewchuk. La demande sera sans doute examinée par le ministre. Je ne sais pas dans quelle mesure nous pourrons encore continuer à ce sujet.

M. Doucet: Puis-je ajouter, monsieur le président, que les documents ont été fournis aux avocats de la tribu qui sont ici à Ottawa. Ils ont vu tous les documents dont nous disposons au ministère de la Justice à propos des recherches sur Loon Island. La tribu est au courant de tout. Le ministre se propose de le communiquer officiellement au chef et au conseil de la tribu, mais tous les renseignements ont été vus et étudiés par les avocats de la tribu.

M. Yewchuk: J'ai l'impression que quelqu'un essaie d'empêcher le Comité d'avoir accès à des renseignements, monsieur le président. Je me demande ce que nous devrions faire.

M. Doucet: Je n'essaie pas de vous empêcher d'avoir accès à des documents. Mais il y a certains problèmes sur

[*Text*]

how far I will be permitted to go and I would wish to consult with my minister.

The Chairman: Gentlemen, I think in fairness to the officials who are here, Mr. Yewchuk and the Committee itself have indicated that we would like to have this evidence tabled if possible. By so indicating our desire, I think we will obtain it. The witness has indicated that he is under certain instructions as to how this matter is to be channelled through to the St. Regis Band Council through the Minister to the chief councillor there. Now if this particular approach to channelling the information is to be changed, I would think that it is reasonable on the part of this witness to want to refer this back to his Minister.

Mr. Paproski: Mr. Chairman, just a supplementary question. Is this gentleman with the Department of Justice or Indian Affairs?

The Chairman: Indian Affairs, I understand.

Mr. Yewchuk: Mr. Chairman, that is all right, I will proceed along another line of questioning then.

You indicated that you did not think there was enough evidence to proceed with this in court. On what basis do you lay that claim?

Mr. Doucet: I did not say "I", I said the Department of Justice officers who have done the research have advised us that there is not enough evidence. And I see no reason why you should not see the evidence. It is just simply that I do not think it would have been my place to present this to the Committee unless the Minister was informed and agreed. Certainly you would agree that we have uncovered no evidence that the Indians ever owned, occupied or have any other claims whatever to Loon Island.

Mr. Yewchuk: Should this be settled unilaterally? It seems to me that one party in the dispute is not really in a position to settle something like that unilaterally and saying, you know, we can solve this without taking it to court.

I have a letter from Professor J. N. Lyon, Faculty of Law at McGill. Are you familiar with this gentleman?

Mr. Doucet: Yes I am. I do not know him personally but I know his reputation.

Mr. Yewchuk: He indicates that he thinks there is very ample justification to take this to court for settlement.

Mr. Doucet: He has not come forward to the band, so far as I know, because the band solicitors have not indicated that they have had such information, nor has he come to the Department of Justice. He has written on a number of matters concerning evidence which once examined was found not to be evidence, such as, for example, the location ticket which was for a completely different island.

It is not my decision, by the way, Mr. Yewchuk, whether this is taken to court. I am not saying that it should be settled unilaterally. The Minister will inform the Chief where the research stands now and show him that there is no evidence. If, however, the Chief wishes the matter to be taken to court he will communicate with the Minister.

[*Interpretation*]

lesquels je me demande dans quelle mesure je peux m'avancer, j'aime mieux en parler à mon ministre.

Le président: Messieurs, il me semble qu'en toute justice, M. Yewchuk et le Comité ont indiqué qu'ils aimeraient que ces documents leur soient présentés le plus tôt possible. En faisant ainsi part de notre désir, je pense que nous obtiendrons satisfaction. Le témoin nous a indiqué qu'il y a des instructions concernant la façon dont ces documents seront communiqués au conseil de la tribu de St-Régis par l'intermédiaire du ministre et du chef de la tribu. Si ce processus devait être changé, je pense raisonnable que le témoin veuille en parler avec son ministre.

M. Paproski: Monsieur le président, une question supplémentaire. Le témoin fait-il partie du ministère de la Justice ou des Affaires indiennes?

Le président: Des affaires indiennes, je crois.

M. Yewchuk: Monsieur le président, c'est très bien, je vais poser d'autres questions.

Vous avez dit que vous pensez qu'il n'y a pas assez de preuves pour passer devant les tribunaux. Sur quelle base vous appuyez-vous?

M. Doucet: Je n'ai pas dit «je». J'ai dit que les fonctionnaires du ministère de la Justice qui ont fait des recherches nous ont dit qu'il n'y avait pas assez de preuves. Et je ne vois pas pourquoi vous ne pourriez pas avoir accès à ces preuves. Je pense simplement que je n'ai pas à le faire avant que le ministre me fasse part de son accord. Mais vous conviendrez alors que nous n'avons aucune preuve établissant que les Indiens ont jamais possédé ou occupé Loon Island ou ont des droits quelconques sur cet endroit.

M. Yewchuk: Cela serait-il réglé unilatéralement? Il me semble que dans ce litige aucune partie ne peut vraiment régler les choses unilatéralement en disant qu'il n'y a pas besoin de porter cette affaire devant un tribunal.

J'ai une lettre du professeur J. N. Lyon de la faculté de droit de McGill. Connaissiez-vous cet homme?

M. Doucet: Oui. Je ne le connais pas personnellement, mais de réputation.

M. Yewchuk: Il dit qu'à son avis il y a de bonnes raisons de porter cette affaire devant les tribunaux.

M. Doucet: Il ne s'est pas adressé pour autant que je sache, à la tribu car leurs avocats ne nous ont pas dit qu'ils avaient de telles informations, ne s'est pas non plus adressé au ministère de la Justice. Il a écrit sur un certain nombre de choses, concernant des preuves, qui après examen, se sont révélées ne pas avoir valeur de preuve, comme par exemple le droit d'installation qui concernait une île différente.

Ce n'est pas de moi que dépend le fait que cela soit porté devant les tribunaux. Je ne dis pas qu'il faudrait régler cela unilatéralement. Le ministre dira au fait où en sont les recherches et lui montrerait qu'il n'y a pas de preuve. Mais si le chef veut que cela soit réglé juridiquement, il le dira au ministre.

[*Texte*]

Mr. Yewchuk: Do I take it to mean then that nothing will be done?

Mr. Doucet: At this stage, no. I see no evidence that would justify our pushing for this to be taken to court.

Mr. Paproski: The poor Indians are going to get it in the ear again.

Mr. Doucet: I am afraid I cannot agree with you. If there was evidence whatsoever; indeed if the solicitors for the band felt strongly that there was evidence and were prepared to say so, I think the Department would be prepared to push very hard to put this into court, but there is no evidence.

Mr. Yewchuk: If somebody has a title which is not known to be legal or illegal, what is going to happen to this island then? Is it going to remain disputed forever, or will the position of the Department of Justice be that the title as being held now by a private person is legal and they can proceed with development?

Mr. Doucet: You would have to ask that of the Department of Justice, but I would assume that it would follow logically from what they have said about the position of the Indians that the people who are there, are there legally, have legal title and right to peaceful occupation.

Mr. Yewchuk: That is all, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Simpson.

Mr. Simpson: Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Gordon or someone else if they could tell me to what extent, if any, the Department of Indian Affairs and Northern Development are involved or associated with the programs NewStart?

Mr. Gordon: Could I call on Mr. Cromb the Director of Education to speak of that.

Mr. G. Cromb (Director, Education Branch, Department of Indian Affairs and Northern Development): We are not directly involved in the NewStart program. I did however ask certain members of our staff to look at the NewStart programs across the country and they are now reporting to the Minister We are quite pleased with some of the programs they are operating but we have not as yet accepted any part of these to use in our own programs. The evaluation period for certain groups is coming to completion now for as you know they have had a five-year period. One or two are closing off this year; others are just getting started, such as the one in Manitoba. From the evidence that we are receiving there are some good things in their programs which we are personally evaluating.

The Chairman: I wonder if it would be possible, Mr. Cromb to give the percentages of children in the four-year old category that are in a pre-school program.

Mr. Cromb: You, yourself, have the exact figure Mr. Watson.

The Chairman: I just wonder if you could give it.

[*Interprétation*]

M. Yewchuk: Dois-je en conclure que rien ne va être entrepris?

M. Doucet: Pour le moment, non. Je ne vois aucune preuve justifiant que nous allions devant les tribunaux.

M. Paproski: Les pauvres Indiens vont encore se faire avoir.

M. Doucet: Je ne suis pas d'accord avec vous. S'il y avait des preuves quelconques, si les avocats de la tribu pensaient qu'il y a des preuves et étaient prêt à le dire, je pense que le ministère serait d'accord pour passer devant les tribunaux, mais il n'y a aucune preuve.

M. Yewchuk: Si quelqu'un a des prétentions qui ne sont considérées ni légales ni illégales, que va-t-il advenir de cette île? Le litige va-t-il durer éternellement ou le ministère de la Justice verra-t-il que les droits détenus actuellement par une personne privée sont légaux et le développement continuera-t-il alors?

M. Doucet: Il faudrait demander cela au ministère de la Justice, mais je crois qu'il découle logiquement de ce qu'ils ont dit à propos de la position des Indiens que les gens qui sont là, y sont légalement, et ont donc un droit à une occupation pacifique du terrain.

M. Yewchuk: C'est tout, monsieur le président.

Le président: Monsieur Simpson.

M. Simpson: Monsieur le président, je voudrais demander à M. Gordon, ou à quelqu'un d'autre s'ils peuvent me dire dans quelle mesure le ministère des Affaires indiennes et du Nord Canadien collabore au programme de relance?

M. Gordon: Puis-je demander à M. Cromb, directeur de l'éducation, d'en parler.

M. G. Cromb (directeur, service de l'éducation, ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien): Nous ne participons pas directement au programme de relance. Cependant j'ai demandé à certains de nos fonctionnaires d'examiner ces programmes dans tout le pays et ils font actuellement rapport au ministre. Certains de ces programmes nous satisfont tout à fait, mais nous n'avons pas encore envisagé d'en retenir certains éléments dans notre propre programme. La période d'estimation de certains groupes va finir maintenant, comme vous le savez, il s'agissait d'une période de cinq ans. Un ou deux se terminent cette année, d'autres commencent seulement, comme celui du Manitoba. D'après les documents que nous recevons, il semble qu'il y ait de bonnes choses dans les programmes que nous étudions actuellement.

Le président: Je me demande si vous pourriez, monsieur Cromb, nous donner le pourcentage d'enfants de 4 ans qui sont dans les programmes préscolaires.

M. Cromb: C'est vous qui avez le chiffre exact, monsieur Watson.

Le président: Je me demande si vous pourriez nous le donner.

[*Text*]

Mr. Cromb: Our five-year programs are over 90 per cent, I think this is the figure I gave you this week, and we have approximately 23 per cent with four-year olds.

Mr. Simpson: You mentioned that some of them had produced some good research information.

Mr. Cromb: Yes.

Mr. Simpson: Are you in a position to eleborate on which particular aspects of NewStart you have found this?

• 1000

Mr. Cromb: No, not at the moment. We have a report coming in on the Maritimes, the NewStart program, which could be of great help to us in our suggested cultural education programs which we are looking at, as you know. We have several proposals in our cultural education centres.

Mr. Simpson: No money at all from the Department goes in to NewStart?

Mr. Cromb: Not from education.

Mr. Simpson: Would anyone know if there is any money from other parts of the Department going into the NewStart program?

Mr. R. F. Battle (Assistant Deputy Minister, Finance and Administration, Department of Indian Affairs and Northern Development: As far as I am aware, Mr. Simpson, there is no money going in form the Department. I would want to check this, because I am speaking now of the period up to about a year ago. As far as I am aware there is nothing going in.

Mr. Simpson: It has been stated that reports are being prepared in relation to NewStart, and in view of the fact that this program is aimed in large measure at assisting the native Indian peoples, among others, I would just like to bring to the attention of members of the Department who may be interested the situation at The Pas, Mantoba, which I hope the Department, on behalf of the native peoples, are taking a close look at. The report given to me is that little or nothing is being done on a reported $1 million budget, due to those responsible not appointing a new board of directors. I am told that the last meeting of the board of directors was held on December 15, 1970. Since then a staff of 14 has been reduced to a staff of 5. Fairly adequate, thought by some people to be elaborate, office space, is in The Pas. I am told, and I only have this on a report from a good number of people, that nothing is being done. When they make the inquiries they are told—possibly with justification—we have no mandate, we have no terms of reference, we have no board of directors; therefore, we are just sitting here.

Now this may or may not be correct, but I have checked it out as far as I can and I find that this is the case. I will not dwell on it any further because it does not come under the Department, but this is the way it has been reported to me, and it is a program which has been set up with this government financial support for the supposed benefit of our native peoples and I think it is something that the Department of Indian Affairs and Northern Development should be well aware of.

[*Interpretation*]

M. Cromb: Pour les enfants de cinq ans, il s'agit de 90 p. 100, c'est le chiffre que je vous ai donné cette semaine, et il s'agit d'environ de 23 p. 100 pour les enfants de quatre ans.

M. Simpson: Vous avez dit que certains d'entre eux avaient donné de bonnes informations.

M. Cromb: Oui.

M. Simpson: Pouvez-vous nous dire à propos de quel secteur particulier du programme de relance vous avez trouvé cela?

M. Cromb: Non, pas pour le moment. Nous attendons un rapport sur le programme Nouveau Départ dans les Maritimes, il pourrait nous aider pour les progammes d'éducation culturelle que nous envisageons, comme vous le savez. Nous avons de nombreuses propositions concernant des centres d'éducation culturelle.

M. Simpson: Votre Ministère n'engage aucun fonds dans le programme de relance?

M. Cromb: Pas pour l'éducation.

M. Simpson: Quelqu'un sait-il si d'autres services du Ministère engagent des fonds dans les programmes de relance?

M. R. F. Battle (sous-ministre adjoint, Finances et Administration, ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien): Pour autant que je sache, monsieur Simpson, notre Ministère n'y engage aucun fonds. Je vérifierais car je parle d'une période jusqu'à l'année dernière. Pour autant que je sache, il n'y a rien.

M. Simpson: On dit que l'on prépare des rapports concernant le Nouveau Départ, mais étant donné que, dans une large mesure, ces programmes sont destinés à aider les Indiens, entre autres, je voudrais attirer l'attention des membres du Ministère que cela peut intéresser sur la situation à The Pas, Manitoba, dont s'occupe, je l'espère, le Ministère. On me dit qu'il y a là un budget de 1 million de dollars qui est inutilisé parce que les responsables ne nomment pas un nouveau Conseil d'administration. On me dit que la dernière réunion du Conseil d'administration a eu lieu le 15 décembre 1970. Depuis lors, au lieu des quatorze membres, il n'y en a plus que cinq. Je croix qu'il y a des locaux tout à fait suffisants, mais on m'a dit fréquemment que rien n'est fait. Lorsqu'ils demandent pourquoi, on leur dit, peut-être avec raison: «Nous n'avons pas de mandat, nous n'avons pas de Conseil d'administration; alors nous restons là sans rien faire».

Cela est peut-être faux, mais j'ai vérifié et cela me paraît juste. Je ne veux pas insister là-dessus parce que cela ne concerne pas que le Ministère, mais c'est là ce qu'on m'a dit et c'est un programme qui a été installé avec le soutien financier du gouvernement pour le bien-être supposé des Indiens, et je pense que cela devrait intéresser le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien.

[*Texte*]

Mr. Cromb: This is something that perhaps you are not aware of, Mr. Simpson, Mr. Bill Thomas, who is a native person, was President of the NewStart Corporation in The Pas and he applied in answer to a competition we had for regional superintendent of education for Alberta and he won that competition. As of April 15, he joined my staff and I believe this is the difficulty they are having in The Pas at the moment replacing the president of the corporation. I believe he also left some recommendation with the department responsible, which I did not see, as to the program in Manitoba.

Mr. Simpson: Thank you very much. I did have that information, but despite the fact that Mr. Bill Thomas has left NewsStart, the answers I am given are that they can do nothing until they get a new board of directors who will give them a mandate and terms of reference in which to operate.

I have another question I would like to ask is and I will understand if the information is not available at this time. I understand there is quite a demand by the Indian people at Dene Village in Churchill to be relocated. Is anyone in a position to bring the Committee up to date on this? These people have been moved around from places outside of Churchill into the original Camp Ten and then out to Dene Village, and now we hear that they are asking to be relocated.

Mr. Gordon: Mr. John McGilp, Director of Community Affairs.

Mr. John McGilp, Director, Community Affairs Branch, Department of Indian Affairs and Northern Development: Mr. Chairman, our regional director in Manitoba, Mr. Connelly and his regional superintendent of Community Affairs, Eddie Daggitt have been in Churchill recently discussing with the Chipeyan people their desire apparently to follow a more traditional way of life and to leave Churchill.

• 1005

As far as we are concerned we are ready to accept the fact that for a large number of the Chipeyan people living in Churchill life is extremely unhappy and they would prefer to move back into the bush. I think about 20 families did move back about two years ago. I think the present chief of the band was one of the people who originally moved there and certainly our regional office is now considering what assistance the people will require to move back into the bush if they decide they want to go and the indications at present are that a large number do want to do this. I think the location they are considering is perhaps one hundred miles from Churchill. If the people decide that they do want to go—and we think that is the indication—then the kind of assistance that we will be giving them is the kind of assistance we gave two years ago when some people did move. I believe our present assessment is that the folk who have moved are happier. They are more masters of their environment than they were in Churchill. At first glance perhaps it looks to be a backward step, but if this is the assessment of the people themselves we are ready to agree that they should be assisted to move back into the more traditional pursuits they want to follow.

[*Interprétation*]

M. Cromb: Vous ne savez peut-être pas, monsieur Simpson, que M. Bill Thomas, qui est un Indien, était président de la Société du programme de relance à Le Pas; il a participé à un concours que nous avions organisé pour avoir un surintendant régional de l'éducation pour l'Alberta, et il a gagné ce concours. Il a rejoint notre effectif le 15 avril, et je crois que c'est ce remplacement du président de la Société qui crée des problèmes actuels à Le Pas. Je crois qu'il a également confié des recommandations au responsable concernant l'avenir du programme au Manitoba.

M. Simpson: Merci beaucoup. Je savais cela, mais bien que M. Bill Thomas avait quitté le problème de relance, on me dit que rien ne peut être fait avant qu'un nouveau Conseil d'administration soit nommé qui pourra alors donner un mandat.

J'ai une autre question à poser, et je comprendrai que les renseignements ne soient pas donnés immédiatement. Je crois que les Indiens qui habitent le village de Dene à Churchill demandent à être relogés. Quelqu'un peut-il donner des informations au comité à ce sujet? On a fait venir ces gens de différents endroits autour de Churchill pour les installer d'abord dans le Camp Ten, puis ensuite au village de Dene, et maintenant ils demandent à être relogés.

M. Gordon: Monsieur John McGilp, directecr des Affaires communautaires.

M. John McGilp (directeur, Service des Affaires communautaires, ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien): Monsieur le président, notre directeur régional au Manitoba, M. Connelly, et son surintendant régional des Affaires communautaires, M. Eddie Daggitt, sont allés récemment à Churchill pour discuter avec les Chipeyan de leur apparent désir de retrouver un mode de vie plus traditionnel et de quitter Churchill.

En ce qui nous concerne, nous comprenons bien que pour beaucoup des Chipeyens qui vivent à Churchill, la vie est très difficile et préfèrerait retourner à la campagne. Je crois qu'une vingtaine de familles sont reparties il y a deux ans. Je crois que le chiffre actuel de la tribu et l'une des personnes qui fut la première à s'installer là et notre bureau régional étudie actuellement l'aide qui sera nécessaire à ces gens pour se réinstaller à la campagne s'ils veulent y aller, et il semble que beaucoup le souhaitent. Je crois que le site qu'ils préfèrent est situé à une centaine de milles de Churchill. Si ces gens veulent s'en aller, et je crois que si c'est ce qu'ils veulent faire, l'aide que nous leur apporterons sera de la même nature que celle que nous leur avons donnée il y a deux ans lorsque certains ont déménagé. Nous estimons que les gens qui sont parti sont plus heureux. Ils sont mieux maître de leur vie qu'ils ne l'étaient à Churchill. Cela parait peut-être au premier abord un pas en arrière mais si c'est là ce que pensent les gens eux-mêmes, nous sommes prêts à les aider à retrouver un mode de vie plus traditionnel, s'ils le désirent.

[*Text*]

Mr. Simpson: Thank you very much. I might say that I have every confidence in any decisions or reports that Mr. Connolly or Mr. Daggitt may pass along. I am satisfied that they are well aware of the situation and it is heartening to know that with those two gentlemen on the job possibly the same thing will not happen that happened when the people were originally moved to Camp Ten from Churchill. I cannot vouch for this personally because it was before my time as a member from Churchill, it was about a year before, but all the information I can get points to the fact that these people were taken to Churchill without in most cases any actual knowledge of where they were going or what kind of a life they would be moving into, so I sincerely hope that they will be given every opportunity to select land of their own choosing and that this will also be looked at economically to the best ability of Mr. Connelly and Mr. Dagitt.

The Chairman: Mr. Simpson, I wonder if you could indicate whether the move is close to any other source of employment, mining or forest employment?

Mr. McGilp: Mr. Chairman, it does not appear to be. The resources that would be available are the traditional ones of game, fish and fuel—wood. The people do not seem to be considering wage employment. In fact, I understand from Mr. Connelly, that one of the worries they have expressed is that their young people are not really being educated in following the ways of their forefathers and in their opinion they are not really being educated to assume wage employment, so the desire to move back into the bush is not related to wage employment and I do not believe any employment opportunities of a normal description are being considered. They are seeking to return to the more traditional ways. On the matter of land, I should say that when they choose the land they want to be taken up by us with the Manitoba government to see if we can have land set aside in accordance with their wishes. At present we do not envisage this as being a great problem partly because it does not seem to be related to any mine or other industry so...

• 1010

Mr. Simpson: I also hope that the point about having a retail outlet for supplies is fully looked into so that we do not end up with a situation like we have at York landing where people have to travel some 30 miles to the nearest store. I would certainly request that every consideration be given to make sure that some opportunities are provided for a free trader to go in there, or at least someone interested in providing these services for that group of people.

I have one other question, Mr. Chairman. Last week when I was asking some questions I mentioned the 1971 census, although I can fully understand some members may feel that it is not a very important thing to bring up. It is my understanding that with respect to the census the department will be contributing in some way to supplying information in regard to the census.

Mr. McGilp: Mr. Chairman, I really am not closely familiar with this, but I do believe that our contribution is mainly to ensure that the DBS people are put into contact with the appropriate Indian people who could

[*Interpretation*]

M. Simpson: Je vous remercie. Je dois dire que j'ai une entière confiance dans les décisions ou rapports émanant de M. Connelly ou de M. Daggitt. Je sais qu'ils connaissent bien la situation et il est réconfortant de penser qu'avec eux il ne se produira sans doute pas la même chose que lorsque ces gens ont été à l'origine installés à Camp Ten. Je ne connais pas très bien cela personnellement car ça s'est passé avant que je sois député de Churchill; un an avant; mais tous les renseignements que j'ai pu obtenir indiquent que, dans la plupart des cas, ces gens ont été amenés à Churchill sans savoir exactement où ils allaient ou quel genre de vie ils allaient mener; j'espère donc qu'on leur donnera la possibilité de choisir leur site où ils vont s'installer et qu'on envisagera également le point de vue économique de cette affaire, et que M. Connelly et que M. Daggitt feront de leur mieux.

Le président: Monsieur Simpson, vous pourriez peut-être nous indiquer si le nouveau site est proche d'une source d'emplois, mine ou exploitation forestière?

M. McGilp: Monsieur le président, il ne me semble pas. Les ressources qui semblent possible là sont traditionnelles, il s'agit de la chasse, de la pêche et du bois de chauffage. Ils ne semblent pas envisager de devenir salariés. Je crois que l'une de leurs préoccupations est que leurs enfants ne sont pas vraiement formés à suivre la voie de leurs ancêtres et pas non plus à s'engager dans le salarial. Donc leurs désirs de retourner à la campagne n'a aucun rapport avec ce salariat et je ne pense pas qu'ils désirent trouver des possibilités d'emploi qui nous paraissent normales. Ils essaient plutôt de retrouver une mode de vie traditionnel. En ce qui concerne le site, lorsqu'ils choisiront il nous faudra discuter cela avec le gouvernement du Manitoba pour voir si nous pouvons réserver du terrain en accord avec leurs souhaits. Nous pensons que cela ne créera pas de difficultés particulières puisque cela sera sans rapport avec les mines ou d'autres industries. Donc...

M. Simpson: J'espère que l'on pense également à les doter d'un magasin d'approvisionnement car autrement on retrouverait une situation comme celle qui s'est produite à York où les gens devaient faire trente milles pour trouver le magasin le plus proche.

Je demande qu'on se penche sur la question pour veiller à ce que des possibilités soient offertes aux commerçants ou du moins aux gens qui désirent assurer ce genre de service à ce groupe.

J'ai une autre question. La semaine dernière j'ai parlé du recensement de 1971 bien que je comprenne parfaitement certains membres pour qui ce n'est pas une question très importante à soulever. Si j'ai bien compris, le ministère fournira des renseignements liés à ce recensement.

M. McGilp: Monsieur le président, je ne connais pas bien la question mais je pense que notre contribution consistera surtout à mettre en contact le BFS avec les Indiens qui pourront leur venir en aide plutôt que de

[*Texte*]

assist them rather than there being direct involvement by our officials, except that there will be some cases where perhaps teachers and others in isolated communities will give advice. However, I do not believe that we have assumed any direct responsibility for undertaking any part of the census. I stand to be corrected here, this is as much as I know, but I see that Mr. Moses wants to speak to me.

Mr. Moses, who is an executive assistant to the Minister, has pointed out to me that recently he was on a reserve in southern Ontario and two Indian people have been appointed there to take the census in that area. I think this is the kind of custom that will be developing in many of the remote areas.

An hon. Member: Are they Liberal?

Mr. McGilp: The ones Mr. Moses was referring to are Iroquois!

An hon. Member: They are better than Liberals.

Mr. Simpson: I will not take up the time of the committee very much longer on this question, but I am very concerned with all aspects of the census in view of the fact that we are told all of the information will be solely the property of Dominion Bureau of Statistics and will be held in the strictest secrecy. I realize that our native peoples in fact not only the native peoples but non-non-Indians as well, in many cases are going to have difficulty filling out those census forms. I do not think it would be right to expect the Indian people to fill out these forms themselves but what I am trying to get at is this. Does the department feel that when the 1971 census is completed it will give them a better insight into the housing that the Indian people have, the number of rooms per house, whether they have electricity, whether they have hot and cold running water, the same as non-Indian people? These figures will be available through the Bureau of Statistics for non-Indian people. Will the department have a better record after the census than they have at the present time? Is it expected?

Mr. Battle: Mr. Chairman, Mr. Bergevin dealt with this question the other day. I understand there have been very close discussions between the department and the Bureau of Statistics with a view to achieving precisely what Mr. Simpson has mentioned, better statistics. So far as gathering the statistics is concerned, there has been a conscious effort in the department over the years to have this done by the Indian people rather than by the department. I think in terms of the present census, this has been largely achieved. We agree there is a need for better statistics and that was the purpose of the close liaison between the department and the Bureau of Statistics.

Mr. Simpson: Thank you.

• 1015

The Chairman: Gentlemen, before allowing other members to ask questions, and as we have a quorum, I wonder if the Committee would agree to deal with some of the items that have been awaiting attention for sometime.

First, it is moved by Mr. Sulatycky that reasonable travelling and living expenses be paid to Mr. A. Wright, Whitehorse, and to Commander Roderick White, New

[*Interprétation*]

faire directement pression par l'intermédiaire de nos fonctionnaires excepté dans certains cas où des enseignants peut-être dans les localités isolées pourront les conseiller. Toutefois, je ne pense pas que nous soyons directement responsables de ce recensement. Du moins, pour autant que je sache. Mais je crois que M. Moses désire me parler.

M. Moses qui est adjoint au ministre m'a fait remarquer que récemment il s'est rendu dans une réserve du sud de l'Ontario. Il a nommé deux Indiens responsables du recensement dans cette région. Je crois que c'est ce qui se fera dans la plupart des régions éloignées.

Une voix: Sont-ils libéraux?

M. McGilp: Ces personnes dont parlait M. Moses sont des Iroquois.

Une voix: C'est mieux que des Libéraux.

M. Simpson: Je ne voudrais pas absorber davantage le temps du Comité sur ce problème mais je suis inquiet de tous les aspects du recensement car on nous dit que tous les renseignements seront la propriété exclusive des bureaux fédéraux de la statistique et qu'ils seront strictement confidentiels. Je comprends que nos autochtones et non seulement les autochtones mais les non-Indiens, vont avoir des difficultés à remplir le questionnaire. Il ne faut pas s'attendre à ce que les Indiens remplissent eux-mêmes ces questionnaires. Et voilà où je veux en venir: le ministère estime-t-il qu'après le recensement de 1971, il connaîtra mieux la situation des Indiens dans le domaine du logement, par exemple, c'est-à-dire le nombre de pièces par personne, le nombre de pièces; s'ils ont l'électricité; s'ils ont l'eau courante chaude et froide tout comme les autres? Ces chiffres seront à la disposition des non-Indiens par l'intermédiaire du bureau fédéral de statistique. Est-ce que le ministère aura une meilleure vue d'ensemble qu'à présent après le recensement? Est-ce du moins ce à quoi on s'attend?

M. Battle: Monsieur le président, M. Bergevin a évoqué ce problème l'autre jour. Il y a eu de nombreux pourparlers entre le ministère et le bureau de la statistique en vue de résoudre précisément le problème évoqué par M. Simpson, c'est-à-dire d'obtenir de meilleures statistiques. Depuis quelques années, le ministère s'est collationner les renseignements statistiques par l'intermédiaire des Indiens plutôt que par le ministère lui-même. En ce qui concerne le recensement actuel, c'est ce qui se fait. Il nous faut de meilleures statistiques, nous en convenons et c'est justement le but des liaisons étroites entre le ministère et le bureau fédéral de la statistique.

M. Simpson: Merci.

Le président: Messieurs, afin de permettre à d'autres membres de poser des questions et comme nous avons quorum, le Comité serait-il d'accord pour traiter de certaines questions qui sont en attente depuis un certain temps?

Tout d'abord, M. Sulatycky propose de rembourser les frais de déplacement et de séjour de M. A. Wright, de

[*Text*]

London, Connecticut, who appeared before this Committee April 22 and April 29, 1971, respectively.

Motion agreed to.

The Chairman: In compliance with the Committee's request that further consideration be given to the proposed visit to the Yukon to hold hearings on Bill C-187—this was the result of an earlier subcommittee report to the Committee—the subcommittee met again and I would like to read the fifth report of the subcommittee on agenda and procedure.

(See *Minutes of Proceedings*)

Mr. Buchanan: This as been arranged, Mr. Chairman, for June 8 at 9.30 a.m.

The Chairman: June 8, 1971? Is this agreeable with Mr. Yewchuk?

Mr. Yewchuk: Mr. Chairman, I wish to clarify one thing. The ten-minute time limit on speaking: for what meetings was this?

The Chairman: For the remaining meetings of the Committee during this session.

Mr. Yewchuk: I do not know whether we could really apply that to the Committee meeting to be held at Whitehorse, for example. It is possible that Mr. Nielsen might want more than ten minutes.

The Chairman: It would not apply at that meeting.

Mr. Yewchuk: Would it apply to the Wood Buffalo Park meeting?

The Chairman: No. We will be very lenient with you, Mr. Yewchuk, I can assure you.

Mr. Sulatycky: I move that advertising concerning the proposed trip be placed in the following newspapers: *Western Miner, The Northern Miner, Yukon News, Whitehorse Star,* as well as in the daily newspapers in Edmonton and Vancouver, and the newspapers of Inuvik, Yellowknife and Hay River.

Motion agreed to.

The Chairman: Is the Committee disposed to deal with some of the estimates now? I am informed that one or two members have to leave to catch planes and we may lose our quorum. What is the disposition of the Committee on this?

• 1020

Mr. Yewchuk: Mr. Chairman, three members of our Committee have to leave for a half an hour or so to go to another meeting. We will be back when it is finished, in 45 minutes.

The Chairman: All right, gentlemen. We have lost our quorum so we cannot do much about it.

With further questions, we have Mr. Sulatycky.

Mr. Sulatycky: Mr. Chairman, have new agreements been signed between any of the provinces and the federal

[*Interpretation*]

Whitehorse et du commandant Roderick White de New Lonon au Connecticut qui se sont présentés devant ce comité le 22 et le 29 avril 1971, respectivement.

La motion est adoptée.

Le président: Le Comité a demandé qu'on étudie l'éventualité d'un séjour dans les Territoires du Yukon afin d'y tenir des séances sur le bill C-187—cela résulte des rapports antérieurs du sous-comité présentés au Comité—le sous-comité s'est à nouveau réuni et j'aimerais vous lire le cinquième rapport du sous-comité du programme et de la procédure.

(Voir les *procès-verbaux*)

M. Buchanan: Cela a été fixé au 8 juin à 9h30 du matin.

Le président: Le 8 juin 1971? Est-ce que M. Yewchuk est d'accord?

M. Yewchuk: Monsieur le président, je voudrais éclaircir un point. Le délai de 10 minutes accordé à chacun s'applique à quelle séance?

Le président: Il s'applique aux prochaines séances du Comité qui se dérouleront au cours de la présente session.

M. Yewchuk: Je ne sais pas si on peut vraiment et appliquer aux séances qui se dérouleront à Whitehorse, par exemple. Il est possible que M. Nielsen veuille disposer de plus de 10 minutes.

Le président: Cela ne s'appliquera pas lors de cette séance.

M. Yewchuk: Est-ce que cela s'appliquera à la séance qui se tiendra à Wood Buffalo Park?

Le président: Non. Je serai très tolérant pour vous, monsieur Yewchuk, je vous l'assure.

M. Sulatycky: Je propose qu'une annonce concernant ce voyage soit insérée dans les journaux suivants: *Western Miner, The Northern Miner, Yukon News,* le *Star* de Whitehorse ainsi que dans les quotidiens d'Edmonton et de Vancouver et les journaux d'Inuvik, de Yellowknife et d'Hay River.

La motion est adoptée.

Le président: Le Comité est-il prêt à passer maintenant au budget? On me fait savoir qu'un ou deux membres doivent quitter la salle pour se rendre à l'aéroport et il se peut que nous perdions notre quorum. Qu'en pense ce Comité?

M. Yewchuk: Monsieur le président, trois membres de notre Comité doivent quitter la salle dans une demi-heure environ pour assister à une autre réunion. Nous serons de retour dans trois quarts d'heure.

Le président: Très bien messieurs. Nous n'avons plus quorum de sorte que nous ne pouvons pas faire grand-chose.

M. Sulatycky a des questions à poser.

M. Sulatycky: Monsieur le président, est-ce que de nouveaux accords ont été signés entre l'une ou l'autre des

[*Texte*]

government which will provide additional assistance to Indian reserves?

Mr. Doucet: I am not sure that they have.

Mr. Sulatycky: Are new agreements in the process of being signed?

Mr. Doucet: I understand, in both Saskatchewan and Manitoba.

Mr. Sulatycky: I see. Are similar agreements being considered for any other provinces?

Mr. Doucet: No that I am aware of.

Mr. Sulatycky: Why are these agreements being confined to Manitoba and Saskatchewan?

Mr. Doucet: That question, Mr. Chairman, should be put to the Department of Regional Economic Expansion. I would not be able to answer.

Mr. Sulatycky: I see. Have you not attempted to influence Regional Economic Expansion to extend similar benefits to the Indian bands in all the provinces?

Mr. Doucet: We always try to influence all government departments to make as many programs as possible available for the Indian people as part of our job. We have had many sessions, but I would not wish to say what the results will be.

Mr. Sulatycky: Am I to take it that you are still attempting to influence DREE then to extend these benefits to other provinces?

Mr. Doucet: I shall continue to do that as long as I hold this job.

Mr. Sulatycky: Have you been given any reasons why these agreements will not extend to provinces beyond the two mentioned?

Mr. Doucet: I would not want to answer that question.

Mr. Sulatycky: Is there someone who can answer it?

Mr. Doucet: Yes, the Department of Regional Economic Expansion. I am sure the standing committee will be examining their estimates and asking the same questions and I am sure the Deputy Minister or the Minister would be only too glad to answer. It would not be proper for me to do so.

Mr. Morison: Mr. Chairman, I might just point out that the Regional Development Committee have passed their estimates so the question will have to wait until next June.

Mr. Doucet: I am sorry, Mr. Chairman, I am assuming that the honourable member will have a chance in the House at some point or other.

Mr. Sulatycky: What additional grants or financial aid will be available to bands in Manitoba and Saskatchewan under the new agreements?

[*Interprétation*]

provinces et le gouvernement fédéral en vue de procurer une aide supplémentaire aux réserves indiennes?

M. Doucet: Je n'en suis pas certain.

M. Sulatycky: Est-ce que de nouveaux accords vont être signés?

M. Doucet: Si j'ai bien compris, de tels accords seraient signés avec la Saskatchewan et le Manitoba.

M. Sulatycky: Très bien. A-t-on envisagé des accords analogues avec d'autres provinces?

M. Doucet: Non, que je sache.

M. Sulatycky: Pourquoi ces accords se cantonnent-ils au Manitoba et à la Saskatchewan?

M. Doucet: C'est une question qu'il faudrait poser au ministère de l'Expansion économique régionale. Je ne crois pas être en mesure de répondre.

M. Sulatycky: Je comprends. N'avez-vous pas cherché à influencer l'expansion économique régionale de manière à ce que ce ministère étende des avantages analogues aux tribus indiennes de toutes les provinces?

M. Doucet: Nous cherchons toujours à influencer tous les ministères du gouvernement afin qu'ils mettent en place le plus grand nombre de programmes possibles au service des Indiens et cela fait partie de notre rôle. Nous nous sommes réunis très souvent mais je ne tiens pas à en divulguer les résultats.

M. Sulatycky: Faut-il comprendre que vous cherchez malgré tout à influencer le ministère de l'Expansion économique régionale afin qu'il étende ces avantages à d'autres provinces?

M. Doucet: C'est ce que je continuerai à faire aussi longtemps que j'occuperai ce poste.

M. Sulatycky: Vous a-t-on donné les raisons pour lesquelles ces accords ne s'étendront pas à d'autres provinces que celles que je viens de citer?

M. Doucet: Je ne tiens pas à répondre à cette question.

M. Sulatycky: Quelqu'un peut-il y répondre?

M. Doucet: Oui, le ministère de l'Expansion économique régionale. Je suis sûr que le Comité permanent étudiera leur budget et leur posera la même question et je suis également certain que le sous-ministre ou le ministre se feront un plaisir d'y répondre. Ce n'est pas mon rôle de le faire ici.

M. Morison: Monsieur le président, je voudrais tout simplement faire remarquer que le Comité sur le développement régional a déjà adopté le budget de sorte qu'il faudra attendre jusqu'en juin prochain pour poser la question.

M. Doucet: Je m'en excuse et je suppose que l'honorable député pourra poser sa question à la Chambre à un moment ou à un autre.

M. Sulatycky: Quelle aide financière ou quelles subventions supplémentaires seront mises à la disposition des tribus du Manitoba et de la Saskatchewan dans le cadre de ces nouveaux accords?

[*Text*]

Mr. Doucet: I could not say because I am not familiar with the details. It will be, so far as I understand it, an extension of the present ARDA agreement for special areas so I am assuming for the moment that it will be the same kind of assistance which, as you know, is never specified. It is a program for an area but I am not familiar with the details and will not be for some time yet.

Mr. Sulatycky: Can you tell me how many bank loans were made to Indian bands in Canada in the last year? Do you have records of that nature?

Mr. Doucet: No, we would not have that.

Mr. Sulatycky: Are you not required to consent to any loans made to bands?

Mr. Doucet: No, at least the only involvement that we have in terms of economic developments are in relation to the Economic Development Fund. Under the Fund we may guarantee loans that banks made but as the regulations have only just been prclaimed there have been no such loans made yet. Of course, in other cases where we make a loan from the Fund on a project which may have some working capital loans from the bank, we may be aware of the loans and the terms of the loans. I could not give you the number. I could give you the number of loans we made last year under the Fund which was 240 for a total of about $3½ million but how many of those included as part of the financing a bank loan, I could not say.

Mr. Sulatycky: Do all of these loans come to your attention so that you would have an opportunity to gain an impression whether the chartered banks in Canada are loaning money to Indian bands or are not loaning money as freely as they do to other elements in our society?

Mr. Doucet: Let us put it this way, I would not choose your words. Mr. Chairman, if I may, I would put it this way. Most of the requests that come to us from very isolated areas would not get to the bank so it would be very difficult for me to say if they could get to the bank whether the banks would loan or not.

• 1025

I have no evidence that the banks discriminate, if this was the intent of your question. But in many cases there are many problems associated with making loans on Indian reserves. There is the matter of security, land, and so forth, that might make it awkward for certain financial institutions, banks and other kinds of private financial institutions, to make loans. I am not aware of any discrimination, though I suppose it does exist.

Mr. Sulatycky: I was not suggesting that there was any discrimination. But you admit that there are certain conditions which make it awkward. Is there any way these conditions could be removed or changed so that the

[*Interpretation*]

M. Doucet: Je ne saurais vous répondre car je ne connais pas bien les détails. Pour autant que je sache, il s'agira d'étendre l'accord ARDA actuel destiné aux régions dites spéciales et je suppose que pour l'instant, il s'agira d'une aide de même nature et qui, comme vous le savez, n'est jamais précisée. Il s'agit d'un programme qui s'applique à une région donnée mais je n'en connais pas les détails et, de toute façon, cela ne se fera pas dans l'immédiat.

M. Sulatycky: Pouvez-vous me dire combien de prêts bancaires ont été consentis aux tribus indiennes du Canada au cours de l'année dernière? Conservez-vous des chiffres de cette nature?

M. Doucet: Non.

M. Sulatycky: Ne vous demande-t-on pas votre assentiment pour les prêts consentis aux tribus?

M. Doucet: Non, nous intervenons seulement au stade des développements économiques liés au fonds de développement économique. Dans le cadre de ce Fonds nous pouvons garantir des prêts bancaires mais comme les règlements viennent tout juste d'être édictés, de tels prêts n'ont pas encore été consentis. Bien entendu, il existe d'autres cas où nous consentons un prêt à même le Fonds pour des projets faisant appel à des prêts bancaires destinés à constituer un fonds de roulement; nous avons connaissance des prêts et de leurs termes. Je ne saurais vous en fournir le nombre. Je peux vous donner le nombre de prêts que nous avons consentis l'année dernière à même le Fonds; ils se sont élevés à 240, soit un total de 3,500 mille dollars, mais je ne saurais vous dire combien de ces prêts ont servi à financer un prêt bancaire.

M. Sulatycky: Vous signale-t-on tous ces prêts de manière à ce que vous puissiez savoir si les banques à charte du Canada prêtent de l'argent aux tribus indiennes si elles ne leur prêtent pas d'argent aussi facilement qu'aux autres éléments de notre société?

M. Doucet: Je ne m'exprimerai pas en ces termes. Voilà: la plupart des demandes qui nous sont adressées proviennent de régions très isolées et n'auraient pas accès à la banque c'est pourquoi il m'est très difficile de dire que si ces prêts étaient demandés à une banque, celle-ci accéderait à la demande.

Je n'ai aucune preuve montrant que les banques établissent une discrimination si c'est ce que vous voulez dire. Mais bien souvent, de nombreux problèmes surgissent lorsqu'il s'agit de consentir un prêt aux réserves indiennes. Il y a la question de la sécurité, de la terre et ainsi de suite de sorte que les organismes de prêt, qu'il s'agisse des banques ou des autres organismes privés, ont de la difficulté à consentir à ces prêts. Pour autant que je sache, il n'y a pas de discrimination et je pense que cela doit exister.

M. Sulatycky: Ce n'est pas ce que je voulais insinuer mais vous admettrez que certaines conditions compliquent les choses. Peut-on les modifier ou les supprimer de manière à ce que les banques à charte ou les autres

[*Texte*]

chartered banks and other commercial lending institutions would consider more favourably, loans to Indian bands to enable them to . . .

Mr. Doucet: Yes, there are a number of ways, and some of these have been done already.

Mr. Sulatycky: Could you be specific?

Mr. Doucet: Yes. For example, the land cannot be mortgaged, but the leasehold interest in the land can be mortgaged. So if there is a proper lease drawn up it is quite possible for a commercial institution—and indeed the Industrial Development Bank has made many loans on Indian reserves by taking a mortgage and a leasehold interest. But they cannot take the land. This is why the FCC, the Farm Credit Corporation, has some difficulties, and why the federal government guarantees to our Minister—guarantees the FCC loan. It is because of the land in an FCC loan it is an essential part of the security, and if a farmer does not pay, they can take the land. You cannot do that on an Indian reserve. We guarantee the loan in this case. All we need to have is security of tenure.

Mr. Sulatycky: Yes, but the specific cases you mentioned were the Farm Credit Corporation and the Industrial Development Bank, both of which are institutions or public bodies. Are they not? They are not chartered banks. They are not in the private lending field. I get the distinct impression—I have from my experience—that the private lending institutions in Canada are not as free in loaning money to Indian bands as they are even to comparable groups in the white society.

Is there not anything we can do to open up this source of financial assistance to the Indian bands in Canada?

Mr. Doucet: Certainly, and maybe I did not make myself clear, I used the FCC and the Industrial Development Bank as two examples. The security requirements are the same for the Industrial Development Bank as a private lending institution, and indeed many private lending institutions do loan on Indian reserves, and for example on conditional sales agreements the chattel mortgage can be taken before the assets are brought on to the reserve and form proper security. There is no problem from that point of view.

You may say, what are we doing to help? The new regulations of the fund under which we can guarantee we hope will bring the Indian communities and the banks much closer together.

In many cases it is simply that the banks have not operated on or near a reserve. For example, the Blood reserve which is a very large one, as you know in Alberta, with nearly 5,000 people—it had no bank until very recently. But as a result of an industry locating on the reserve, and more wage earners in the area, and some encouragement from the band council and other people—I believe it is the Bank of Nova Scotia—one of the chartered banks has actually established a branch there.

This will come along, and with the new regulations permitting the Minister to guarantee, once the Indian lenders have got into the banking institution, I believe

[*Interprétation*]

organismes de prêt soient plus favorables à l'égard des tribus indiennes qu'ils ne le sont actuellement.

M. Doucet: Oui et cela peut se faire de bien des façons; cela s'est même déjà fait.

M. Sulatycky: Pourriez-vous préciser votre pensée?

M. Doucet: Oui. Par exemple, on ne peut pas hypothèquer la terre mais l'intérêt sur la tenure à bail, lui, peut-être hypothéquer. De sorte qu'il est possible pour un organisme commercial—et en fait la banque de développement industrielle a consenti de nombreux prêts à des réserves indiennes en prenant une hypothèque et un intérêt sur la tenure à bail. Mais on ne peut prendre la terre. C'est pourquoi la société de crédit agricole éprouve certaines difficultés et c'est également pourquoi le gouvernement fédéral garantit les prêts de la société du crédit agricole. C'est à cause de la terre. Dans le cadre d'un prêt consenti par la société du crédit agricole, cela fait essentiellement partie de la sécurité et si un agriculteur est incapable de rembourser, on peut saisir la terre. Cela est impossible sur une réserve indienne. Dans ce cas, nous garantissons le prêt. Il nous faut seulement la sécurité de la tenure.

M. Sulatycky: Oui, mais dans les cas précis que vous venez de mentionner, il s'agissait de la société du crédit agricole et de la banque de développement industrielle qui, toutes les deux, sont des organismes d'état; n'est-ce pas? Il ne s'agit pas de banques à charte. D'après ma propre expérience, j'ai l'impression que les organismes privés de prêt ne sont pas aussi libres de prêter de l'argent aux tribus indiennes qu'elles ne le sont par rapport au groupe blanc analogue de la société.

N'y a-t-il pas moyen de faciliter l'aide financière aux tribus indiennes du Canada?

M. Doucet: Si, certainement et je ne me suis peut-être pas bien comprendre mais j'ai cité la société de crédit agricole et la banque de développement industrielle à titre d'exemple. Les exigences portant sur la sécurité sont les mêmes pour la banque de développement industielle et pour un organisme de prêt du secteur privé et, en fait, bien des organismes privés consentent des prêts à des réserves indiennes; par exemple, en ce qui concerne les accords de vente conditionnelle, on peut prendre une hypothèque sur les biens mobiliers avant que les actifs soient mis au compte de la réserve et constitue une véritable sécurité. Il n'y a aucun problème à cet égard.

Vous pouvez rétorquer: que faisons-nous pour aider? Nous espérons que les nouveaux règlements qui nous permettent de garantir les prêts rapprocheront les communautés indiennes et les blancs.

Dans bien des cas, le problème, c'est simplement qu'il n'existe pas de banque près de la réserve. Par exemple, la réserve Blood qui est très grande et qui se trouve en Alberta comme vous le savez qui compte près de 5,000 personnes et qui n'avaient pas de banque jusqu'à une époque assez récente. Mais au fur et à mesure qu'une industrie s'implante sur la réserve et que se multiplie de nouveaux salariés avec l'encouragement du Conseil de la tribu et de certaines autres personnes, je crois que c'est la banque de Nouvelle-Écosse—une banque à charte y a créé une filiale.

[*Text*]

they will stay there after that, and I do not think they will need any propping from anybody.

The security provision is a problem. The land cannot be mortgaged, only the leasehold interest in the land.

• 1030

Mr. Sulatycky: Thank you. Is the questioning confined to Indian Affairs this morning, Mr. Chairman?

The Chairman: No, you have a free run.

Mr. Sulatycky: I wonder if I may briefly raise the matter of historic sites and ask Mr. Gordon whether the National Historic Parks Branch has done any studies on extending the type of historic sites and parks that we have in Canada to portray the early agriculture industry in Western Canada, for example, or to set up an historic site which would as closely as possible revive on the site the environment of the pioneer days in Western Canada. I ask that because, as the department and the Minister have from time to time admitted, the historic sites in Canada tend to be concentrated in Eastern Canada and, on the other hand, the national parks tend to be concentrated in Western Canada, and I think we are trying to regress this imbalance. Have studies been made to determine whether this type of historic park is a possibility for development by the federal government in the future?

Mr. Gordon: Yes, very much so, Mr. Chairman. As presently constituted, historic sites suffer from two major imbalances. First, as you mentioned, on the whole they tend to be concentrated in Eastern Canada. Second, they tend to overemphasize the military side of Canada's history, so that we have any number of forts and former military establishments of various kinds but relatively little to reflect other themes that are equally significant in Canada's history.

In an attempt to regress this and—certainly one of the most interesting facets of western history was the ranching and agricultural history of Western Canada—as you know we were interested in and hoped to be able to make progress with respect to the Motherwell ranch, for example, in your own province. We have thematic studies relating to the fur trade, the history of agriculture, the military history, of course, and we also want to have representation of the very colourful pre-European Indian history to the extent that we can, and there are a number of these themes—19 or 20 altogether—which are being developed in order to give some sort of continuity and coherence to this and to make sure that in picking out the representative areas for development that they are the most significant and representative in order to illustrate the various themes.

I might say that in more recent days we are beginning to move away from the military preoccupation. For example, although Fort Garry is called a fort, it was actually never a military installation in that sense, although it was important in terms of its relevance in the fur trade context. Fort Whoop-up is another example of the same thing.

[*Interpretation*]

Cela viendra en son temps et, avec les nouveaux règlements qui permettent au ministre de garantir les prêts, une fois que les prêteurs indiens se sera introduit dans les banques, je pense qu'ils y resteront.

La question de la sécurité est un problème. On ne peut pas hypothèquer la terre mais seulement l'intérêt de la tenure à bail sur la terre.

M. Sulatycky: Merci. Les questions doivent-elles se confiner, ce matin, aux Affaires indiennes, monsieur le président?

Le président: Non, vous avez toute latitude.

M. Sulatycky: Permettez-moi d'évoquer brièvement la question des sites historiques et demander à M. Gordon si la Direction des sites historiques nationaux a étudié la possibilité de multiplier les sites historiques et les parcs du Canada de manière à rendre compte des débuts de l'agriculture dans l'Ouest par exemple; ou encore, de créer un cite historique qui reconstituerait aussi exactement que possible l'environnement des pionniers de l'Ouest. Si je vous pose cette question, c'est parce que le Ministère et le ministre ont admis de temps à autres que les sites historiques tentent à se concentrer dans l'Est du Canada alors que les parcs nationaux se trouvent surtout dans l'Ouest. Il est donc nécessaire de rétablir l'équilibre. A-t-on effectué des études pour voir si ce genre de choses est possible de la part du gouvernement fédéral pour l'avenir?

M. Gordon: Oui, en effet, monsieur le président. A l'heure actuelle on remarque deux choses. Tout d'abord, comme vous l'avez dit, les sites historiques se trouvent surtout dans l'Est du Canada et, en second lieu, ils mettent surtout l'accent sur l'aspect militaire de l'Histoire du Canada et nous avons de nombreux forts ou d'établissements militaires de diverses natures, mais ils reflètent assez peu les autres aspects aussi importants que notre histoire.

Afin de rétablir l'équilibre, et je crois que l'un des aspects les plus intéressants de l'histoire de l'Ouest a été le développement agricole et l'élevage,—Comme vous le savez, nous espérons pouvoir réaliser certains progrès en ce qui concerne le ranch Motherwell, par exemple, dans notre province. Nous avons effectué des études thématiques se rapportant au commerce des fourrures, à l'histoire de l'agriculture, à l'histoire militaire, bien entendu, et nous avons également voulu représenter l'histoire très colorée des Indiens avant l'arrivée des Européens, et cela dans toute la mesure du possible. Il existe un certain nombre de thèmes qui se chiffrent à dix-neuf ou 20 en tout. Nous cherchons à les développer de manière à établir une sorte de continuité et de cohérence et, lorsque nous choisissons un domaine qui nous semble représentatif, nous veillons à ce qu'il s'agisse vraiment d'un domaine important afin d'illustrer les différents thèmes.

Je dois dire que, récemment, nous nous sommes éloignés des préoccupations militaires bien que Fort Garry, par exemple, soit appelé un fort alors qu'il n'a jamais servi de base militaire au sens où on l'entend généralement; en revanche, il a été très important pour le commerce des fourrures. Fort Whoop-up constitue un autre exemple du même genre.

[*Texte*]

In the west again, one of the most dramatic and interesting recent types of historic sites has been the decision to proceed with the gold rush representation in the Yukon, which is being worked in co-operation with our sister agency in the United States.

Briefly, Mr. Chairman, the answer is yes, and we hope to be able to make progress very soon.

The Chairman: Mr. Sulatycky, I am sorry but we have gone beyond your ten minutes. We will pass to Mr. Rock and then to Mr. Dunlop.

Mr. Rock: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Doucet, in reference to problems that exist between the Indians and non-Indians like that on the St. Regis reserve, are there any problems that exist on other reservations where there are disputes between your department, the Indians, the non-Indians who lease land for summer cottages? This is in reference to price.

Mr. Doucet: Yes, there are many. As you know, the number of Indian reserves across Canada is about 2,500 or 2,600, and many of them date back two or three centuries. With many of them, the land titles are not particularly good. The documents are in many, many different places—the archives here, land registry offices in the provinces and the counties, in the provincial archives and museums and what have you. When you deal with anything old, sometimes it is quite difficult to find out who has clear title to a particular piece of land that may or may not be on an Indian reserve but that may be considered to be or is nearby. There are many of those, although none probably quite as serious as the St. Regis Island because there are so many islands there.

Now on the cottage lots, what has happened is that cottage property everywhere in central Canada has become very valuable. Lakeside property and river property has become very valuable and the Indian people for many years had very little demands made to lease their lands because there were plenty of other lands available, either nearer or where the problem of leasing was a little less complex, or where indeed they were buying cottage lots, whereas on Indian reserves they could not. Many of these leases were made at very, very low rates. The department has not interfered with that. What we have done is to accede to the demands of the Indian chiefs and council to help them to renegotiate leases that bore at least some reasonable resemblance to current market value, and we have paid in some cases—in some cases the bands have paid if they have had the funds—to have real estate appraisers. On the basis of that, the Indian bands have set the leases and the Minister has signed. Now some of them represented very large percentage increases, although in most cases they were not large absolute amounts. I have in mind some of them which had been $50 and which went to something like $300 or $400. The $300 or $400 was still a very reasonable price but it was a pretty large increase on the $50. My sympathy is with the Indians in this case. The cottage owners have had a bit of a gift. I think the Indian owners of the land are entitled to a fair return for their property.

[*Interprétation*]

Encore une fois, dans l'Ouest, l'un des aspects les plus intéressants en ce qui concerne les sites historiques a été la décision qu'on a prise d'illustrer la ruée vers l'or dans le Yukon; cela se fait en collaboration avec notre homologue des États-Unis.

En bref, monsieur le président, la réponse est oui et nous espérons pouvoir accomplir très rapidement de nouveaux progrès.

Le président: Monsieur Sulatycky, excusez-moi, mais nous avons passé les dix minutes qui vous sont imparties. Je céderai la parole à M. Rock, puis à M. Dunlop.

M. Rock: Merci, monsieur le président. M. Doucet, en ce qui concerne les problèmes qui existent entre les Indiens et les non-Indiens, comme par la réserve de St. Régis, existe-t-il des problèmes semblables entre votre ministère, les Indiens, les non-Indiens qui louent des terres à bail pour les chalets d'été? Je songe au prix.

M. Doucet: Oui, ils sont nombreux. Comme vous le savez, les réserves indiennes sont au nombre de 2,500 ou 2,600 au Canada et bon nombre d'entre elles existent depuis deux ou trois siècles. Les titres de propriétés ne sont pas particulièrement bons dans bien des cas. Très souvent, les documents se trouvent en divers endroits—les archives sont d'un côté, les bureaux d'enregistrement des terres sont dans la province et les comtés, aux archives provinciales et aux musées et ainsi de suite. Lorsqu'on trouve quelque chose d'un peu vieux, il est parfois difficile de déterminer à qui appartient un bout de terrain qui peut faire partie de la réserve indienne ou non pour être considéré être à proximité de cette réserve. Cela suscite de nombreux problèmes bien que celui de l'Île de Saint-Régis soit de loin le plus important.

En ce qui concerne les lopins de terres sur lesquelles sont bâtis des chalets, les chalets ont pris beaucoup de valeur au centre du Canada. Les terrains et les propriétés en bordure des lacs et des rivières ont pris beaucoup de valeur et ont demandé rarement aux Indiens de louer leurs terres à bail étant donné qu'il y avait beaucoup d'autres terrains ailleurs, soit dans le voisinage ou soit que les problèmes de bail étaient beaucoup moins complexes ou encore où il était possible d'acheter un lopin de terre pour y construire un chalet alors que sur les réserves indiennes, c'est impossible. Bon nombre de ces baux étaient signés à des taux très bas. Le Ministère n'est pas intervenu. Nous avons seulement accédé aux demandes des chefs indiens et des conseils indiens pour les aider à renégocier des baux de manières à ce qu'ils arrivent à pariter avec ceux communément négociés sur le marché et, dans certains cas, nous avons payé—dans certains cas, ce sont les tribus qui ont payé si elles avaient les fonds nécessaires—de manière à engager les services d'experts en propriétés foncières. A partir de cela, les tribus indiennes ont fixé des baux et le ministre a signé. Certains d'entre eux ont représenté des augmentations considérables en pourcentage bien que dans la plupart des cas, les montants n'étaient pas très importants en chiffres absolus. Je songe en particulier à certains d'entre eux qui étaient de 50 dollars et qui sont montés à quelques $300 ou $400. La somme de $300 ou $400 est tout à fait raisonnable mais cela représentait une augmentation assez considérable par rapport au 50 p. 100. Dans ce cas, toute ma sympathie va aux Indiens. C'était un cadeau

[*Text*]

Mr. Rock: Mr. Doucet, I am very happy that you made this statement here, because I can now continue on to a specific one that exists, or which I believe exists out in Saugeen Indian Reserve near Southampton, Ontario. I do not think that anything had been settled yet and I do not know whether the tenants' association there have made any representations to you in that regard, but I understand that the price at first, which you said was low and I believe might have been very low, was around $30 a year rental for a 66-foot lot. Now when you build a cottage on a 66-foot lot, it has to be a very small cottage and usually you would have to rent two lots, which is $60 a year rather than $30. The price I believe the Indians want is $320 per lot. When you have two lots if you want a decent cottage, it is $640, and they also have to pay certain taxes in the area which come to about $1,000 a year. Economically speaking, for a summer cottage to pay $1,000 a year does not make any sense at all either.

What I would like to know is whether you people look at it in that light. I think that if they are to pay $1,000 a year, that is just about the amount you pay in any city today with all the services of school, water, paved roads, paved sidewalks and things like that. Here you are in the country where you are renting just the land and you have to pay close to that amount. Economically it does not seem feasible and I would like to know what direction you take in this. Are you like an arbitrator in this regard, or do you just give in and say whatever the Indians want they have?

• 1040

Mr. Doucet: Yes. You see, it is their land, which the Minister holds in trust. If it was of course required for a public need, which the Indians would not agree with, and it was in the public interest too, the Minister could use his prerogative and sign the lease. But in cases of this kind we treat the Indians as though they were owners, in fee simple, of that land, and if they wish to lease it for $640, that is up to them. If it is not worth that, nobody will pay it. Our advice might be something different. I am not familiar specifically with the Saugeen, though I have seen some correspondence. I am not familiar with the appraisers. This was done on the basis of appraisal and I must admit $640 seems high. But if the Indians did not wish to renew the lease, except on those terms, the Minister's position has been that he will agree with them.

Mr. Rock: What happens to the person who can afford that and has built a cottage there? You just cannot move that cottage away. The non-Indian has problems, too, in a case like this. He just cannot put his large summer cottage on a wagon and cart it away.

Mr. Doucet: His original lease would have been signed to protect that. I would not know how long in this particular case. In some cases there are renewal clauses—in some of the old leases there were not—and they will indicate that if neither side can agree it can be referred

[*Interpretation*]

pour le propriétaire des chalets. Il me semble que les Indiens qui possèdent ces terrains doivent en tirer un profit raisonnable.

M. Rock: Monsieur Doucet, je suis très heureux de vous l'entendre dire car je peux maintenant aborder un problème qui existe dans la réserve indienne de Saugeen près de Southampton en Ontario. Je ne crois pas que les choses aient été réglées et j'ignore si l'association des locataires vous a présenté des requêtes à cet égard; je crois savoir que le prix initial était de l'ordre de $30 par an pour un lopin de 66 pieds. Quand il faut bâtir un chalet sur un lopin de terre de 66 pieds, il faut que le chalet soit vraiment très petit, et il faut louer deux parcelles, ce qui représente $60 par an et non plus $30. Je crois que les Indiens veulent maintenant $320 par parcelle. Lorsque vous en avez deux, si vous voulez c'est une dimension raisonnable, cela fait $640 sans compter certaines taxes propres à la région et, en tout, cela représente $1,000 par an. S'il faut payer $1,000 par an pour un chalet d'été, cela n'a pas de sens.

J'aimerais savoir si vous avez envisagé le problème sous cet aspect. Je crois que s'il faut payer $1,000 par an, c'est à peu près le montant qu'on paye dans une ville aujourd'hui avec tous les services que cela implique, à savoir l'école, l'eau, les routes pavées, des trottoirs pavés et autres choses du genre. Là, on se trouve en campagne, on se contente de louer un terrain et il faut payer à peu près le même montant d'argent. Mais cela ne semble pas faisable et je voudrais savoir quelle est votre position à cet égard. Agissez-vous comme arbitre dans ce domaine, ou est-ce que vous cédez et dites ce que les Indiens veulent avoir?

M. Doucet: Oui. Voyez-vous, il s'agit de leurs terres dont le ministre détient la garde. Évidemment, si elles étaient requises pour satisfaire à un besoin public avec lequel les Indiens ne seraient pas d'accord, et si c'était également dans l'intérêt public, le Ministre pourrait avoir recours aux privilèges qu'il détient et signer le bail. Mais dans les cas de ce genre, nous traitons les Indiens comme s'ils étaient les propriétaires de plein droit de ce terrain. S'ils veulent le louer pour $640, c'est leur affaire. Il ne vaut pas cela, personne ne le paiera. Notre avis pourrais différer sur cette question. Je ne suis pas au courant de tous les détails de l'Affaire Saugeen, bien que j'ai lu une partie de la correspondance. Je ne connais pas les évaluateurs. Ceci a été fait en se fondant sur l'évaluation et je dois admettre que $640 semble être une somme élevée. Mais si les Indiens ne voulaient pas renouveler le bail, sauf dans ces conditions, le Ministre a déclaré qu'il se conformerait à leur décision

M. Rock: Qu'arrive-t-il à une personne qui peut payer cela et qui a construit un chalet? On ne peut tout simplement déménager le chalet. Ceux qui ne sont pas des Indiens ont également des problèmes dans un cas de ce genre. Il ne peut tout simplement pas mettre leur grand chalet d'été sur un charriot et l'emporter.

M. Doucet: Le bail original aurait été rédigé et signé de façon à protéger de cette éventualité. Je ne saurais pour combien de temps dans ce cas précis. Dans certains cas il existe des clauses de reconduction. Certains veux baux n'avaient pas de clause de ce genre mais ils préci-

[*Texte*]

to the Exchequer Court. In most of these small ones the leases were long enough so that the cottage was fully depreciated anyway and the loss to the owner was not that great. In any event, this again is between the Indian band and the cottage owner; this is something they have to decide for themselves. The Minister's position on this has been that he will not interfere.

Mr. Rock: Thank you.

Mr. Gundlock: Mr. Chairman, I would like to refer back for a moment to the historic sites and Mr. Sulatycky's suggestion to commemorate western agriculture. Has there been any consideration of a historic site commemorating irrigation in southern Alberta? To my knowledge, there has not been. As you know, the Mormon settlers brought irrigation into western Canada some 90 years ago now.

Mr. Gordon: Mr. Chairman, I would be glad to check this out, but from what I know myself I do not know of any proposal. An event such as you have mentioned, Mr. Gundlock, might already be considered in relation to the agricultural theme, if you like, but I am not sure. I will make a note of this and perhaps I could get further information back as to whether anything actually has been considered, and any difficulties that might stand in the way of picking up an incident of this kind for special recognition.

Mr. Gundlock: I would appreciate that very much. Mr. Chairman, I will leave that as a suggestion.

Mr. Gordon: Thank you.

Mr. Gundlock: There are half a million acres of irrigation, which means a great deal not only to that area but to western agriculture and the nation as a whole. It has resulted in producing what we commonly refer to as cheap food and has been the basis for further development of our country.

One further question, Mr. Chairman. Is there any information at all about progress that may or may not have been made in relation to the Indian hospital in Cardston?

• 1045

Mr. Gordon: I think, sir, subject to the advice of Mr. Battle, that this is a matter that probably involves the Department of National Health and Welfare and we probably are not sufficiently up-to-date to want to venture details on this.

Mr. Gundlock: Quite respectfully, I always run into this. The last time this was brought forth, the Minister himself was here and he used the same argument. I have to come back with the argument that, necessarily, the department is concerned with the welfare of the Indians and Eskimos, and we get the run-around between two departments. If the department is necessarily concerned with the welfare of Indians and Eskimos then they must be aware of the situation in the Cardston hospital?

[*Interprétation*]

saient que si l'une ni l'autre des parties pouvaient en venir à un accord l'affaire pouvait être différée à la cour de l'Échiquier. Pour la plupart des petits terrains, les baux étaient assez longs pour que le chalet ait pleinement amorti de toute façon et la perte au propriétaire n'était pas très élevée. De toute façon, il s'agit là d'un litige entre la bande indienne et le propriétaire du chalet et c'est une question qu'ils doivent régler par eux-mêmes. Le Ministre a déclaré à ce sujet qu'il n'interviendrait pas.

M. Rock: Merci beaucoup.

M. Gundlock: Monsieur le président, j'aimerais en revenir brièvement aux sites historiques et à la suggestion de M. Sulatycky d'honorer l'agriculture de l'Ouest. A-t-on pensé à l'érection d'un site historique commémorant l'irrigation dans le Sud de l'Alberta? Pas que je sache. Comme vous le savez, les colons Mormons ont amené l'irrigation dans l'Ouest du Canada il y a quelques quatre-vingt dix ans.

M. Gordon: Monsieur le président, c'est avec plaisir que je vérifierai cette question, mais d'après mes renseignements, je ne suis au courant d'aucune proposition. Un événement comme celui que vous avez mentionné, monsieur Gundlock, pourrait déjà avoir été pris en considération en rapport avec un thème agricole, si vous voulez, mais je n'en suis sûr. J'en prends note et peut-être que je pourrai vous faire savoir si un projet de ce genre a été en fait étudié et s'il existe des difficultés quelconques qui pourraient empêcher d'accorder une reconnaissance spéciale à un événement de ce genre.

M. Gundlock: Je vous en serais fort gré. Monsieur le président, je laisse ceci sous forme de suggestion.

M. Gordon: Merci.

M. Gundlock: Les un demi-million d'acres de terre irriguée ont une grande importance non seulement pour cette région mais également pour l'agriculture de l'Ouest et la nation en général. Cette irrigation a eu pour suite la culture d'aliments peu coûteux qui ont été à la base d'une plus grande expansion du Canada.

Une autre question, monsieur le président. Aurait-il des renseignements quelconques au sujet du progrès qui a été fait ou non en ce qui concerne l'hôpital d'Indiens de Cardston?

M. Gordon: Je pense, monsieur, sous réserve du Conseil de M. Battle, qu'il s'agit d'une question qui relève du Ministère de la Santé nationale et du Bien-être social et probablement nos renseignements ne sont pas assez à jour pour que nous puissions vous donner quelques détails à ce sujet.

M. Gundlock: Très respectueusement, je me heurte toujours à cet argument. La dernière fois qu'on a soulevé cette question, le ministre lui-même était présent et il a utilisé le même argument. Je dois revenir avec l'argument, qui nécessairement, le ministère chargé du bien-être des Indiens et des Esquimaux, et qu'on nous passe la balle, d'un ministère à l'autre. Si le ministère est nécessairement chargé du bien-être des Indiens et des Esquimaux, alors, il connaît nécessairement la situation concernant l'hôpital de Cardston?

[*Text*]

Mr. Battle: Mr. Chairman, I think the Committee is aware that health services on behalf of Indians are administrered by the Department of National Health and Welfare. This, of course, does not mean that our department does not have a concern about the health of Indians, because we do have a concern.

What we are trying to do in the department is really pretty much what the Indians themselves want us to do and that is to permit them to deal directly with departments of government, both provincial and federal, rather than having our department always playing a role Mr. Gundlock, that closely approaches paternalism. Consciously we have to guard against this ourselves since we want to rush in because we feel a sense of responsibility. Consciously we have to hold back so that the Indians will deal directly with the other agencies of government, and so that members of Parliament will deal directly with the other departments of government on their behalf. This is the reason behind this approach.

As far as the specific situation at Cardston is concerned, having said all that, I do not know currently the situation with respect to Cardson hospital; but we are quite prepared to make enquiries into it, Mr. Chairman, and to report to Mr. Gundlock what we find.

Mr. Gundlock: I may just add this, from the information that I have, that where it stands now is exactly like you have said: they are waiting to find out what the Indian band themselves want. What I wondered was whether you had had any information along that line?

Mr. Battle: Apparently we do not have. I do not have any personally and we do not seem to have any in the department but we will certainly find out and let you know.

Mr. Gundlock: Thank you.

The Chairman: Mr. Orange.

Mr. Orange: Thank you, Mr. Chairman. I would like to address my questions to Mr. Hunt, if I may.

I would like to obtain some information regarding the housing programs for Indian and Eskimo people in the Territories. In the estimates here—and I must say that this new format has me completely buffaloed—I see funds provided on page 10-34 for the construction of 115 new rental housing units in various settlements of the N.W.T. I wonder if Mr. Hunt could explain where these are to be located generally, who they are intended for and if they fall within the rental housing program now in existence.

• 1050

On page 10-26 there is an item under Vote 25 of $19 million.

> Capital expenditures including authority to make expenditures and recoverable advances in respect of services provided and work performed on other than federal property; authority to make contributions towards construction done by local or private

[*Interpretation*]

M. Battle: Monsieur le président, je pense que le Comité sait que les services de santé pour le compte des Indiens sont administrés par le ministère de la Santé nationale et du Bien-être social. Cela évidemment ne signifie pas que la santé des Indiens ne concerne pas notre Ministère, étant donné que cela nous regarde.

Ce que nous essayons de faire dans le ministère, est réllement ce que les Indiens eux-mêmes veulent à peu près que l'on fasse, à savoir permettre d'avoir affaire aux ministères du gouvernement, à la fois provincial et fédéral, au lieu de toujours avoir notre ministère jouer un rôle qui se rapproche étroitement du paternalisme. Foncièrement, nous devons nous prémunir nous-mêmes contre cette tendance, étant donné que nous voulons nous précipiter dans ces affaires car nous croyons que c'est là notre responsabilité. Consciemment, nous devons nous tenir au second plan, pour que les Indiens puissent avoir affaire avec les autres institutions du gouvernement, et pour que les députés du Parlement puissent traiter des questions concernant les indiens avec les autres ministères en leur nom. C'est la raison pour laquelle nous avons adopté cette orientation.

Maintenant, en ce qui a trait à la situation à Cardston, après tout ce que j'ai dit, je ne sais pas la situation actuelle en ce qui a trait à l'hôpital de Cardston; mais nous sommes prêts à faire une enquête à ce sujet, monsieur le président, et d'en faire rapport à M. Gundlock.

M. Gundlock: Puis-je ajouter ceci, d'après les renseignements que je possède, qu'aujourd'hui la situation est exactement comme vous l'avez dit: ils attendent pour savoir ce que la tribu indienne désire. Ce que je me demandais, c'était si vous aviez des renseignements à ce sujet?

M. Battle: Apparemment, nous n'en avons pas. Je n'ai pas personnellement et il semble que nous n'en avons pas au Ministère, mais nous allons certainement nous renseigner et nous vous laisserons savoir.

M. Gundlock: Merci.

Le président: Monsieur Orange, vous avez la parole.

M. Orange: Merci, monsieur le président. J'aimerais poser mes questions à M. Hunt, si je le puis.

J'aimerais obtenir des renseignements concernant les programmes de logement pour les Indiens et les Esquimaux dans les Territoires du Nord-Ouest. Dans les prévisions ici, je dois admettre que ce nouveau format m'intimide beaucoup, je vois des fonds à la page 10-34 pour la construction de 115 unités de logement dans divers établissements des Territoires du Nord-Ouest. Je me demande si M. Hunt pourrait nous expliquer où ces unités sont surtout situées, pour qui seront-elles construites, et si elles entrent dans le cadre du programme de logement à louer qui existe présentement.

A la page 10-27, il y a un poste dans le crédit 25 de 19 millions de dollars.

> Dépenses d'investissement, y compris l'autorisation d'engager des dépenses et de faire des avances recouvrables relativement aux services fournis et qu'aux travaux effectués sur des terrains non fédéraux; autorisation de contribuer aux travaux de construc-

[*Texte*]

authorities; authority for the construction and acquisition of housing for Indians and Eskimos, for its occupation by Indians and Eskimos in return for such payments, if any, as the Minister of Indian Affairs and Northern Development may fix...

Mr. Chairman to Mr. Hunt are the 118 houses the total housing program for the Northwest Territories this coming year?

Mr. A. D. Hunt (Assistant Deputy Minister, Northern Development, Department of Indian Affairs and Northern Development): Yes, Mr. Chairman. The provision for the 115 new houses is the total number of houses to be built under the northern rental housing program for this coming year.

Mr. Orange: Does this include what will be done federally and what will be done territorially?

Mr. Hunt: No, sir. This is solely the federal program. Perhaps I should explain here that most of the programs of this nature have been transferred to the Territorial governments concerned with the appropriate funds but this particular program has not as yet been transferred and, therefore, shows, shall we say, as a separate item in our particular estimates.

Mr. Orange: Do you have any information, Mr. Hunt, with regard to the number of houses that will be built by the Territorial governments?

Mr. Hunt: I can get it, Mr. Chairman. I do not have it with me but I can provide it for you later this morning or today.

Mr. Orange: Does the department provide the funds to the Territorial governments for their housing program?

Mr. Hunt: The department provides the funds to the Territorial governments, yes, in the general loans item. If I could refer you to page 10-26 of the estimates for the Northwest Territories, for example, Vote L45. This reads loans for capital for that amount.

Mr. Orange: Prior to preparing this estimate have you worked out an arrangement with the Territorial governments concerning the number of houses to be built?

Mr. Hunt: Yes. The way in which loan L45 is made up, for example, is that as within the vote, the deficit grant and the loan, the Territorial governments strike their total budget which is a gross figure, assess what revenue they will get and then present to the Minister the request, if I might put it, for the deficit moneys either in the form of a deficit grant for operation and maintenance or for a loan for capital. This is dealt with by the Minister and to the extent that the Minister and the Territorial governments agree the amounts that they have asked for, for any of the capital expenditures, are included in here.

Mr. Orange: Coming back to the 115 new rental housing units, are they primarily for Eskimo people?

[*Interprétation*]

tion exécutés par des autorités locales ou des groupes privés; autorisation de construire et d'acquérir des logements pour les Indiens et les Eskimos, de les laisser occupés par ces derniers moyennant, éventuellement, les paiements déterminés par le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien...

Monsieur le président à M. Hunt, les 118 maisons constituent-elles le programme de logement global pour les territoires du Nord-Ouest au cours de l'année à venir?

M. A. D. Hunt (sous-ministre adjoint, développement du Nord canadien, ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien): Oui, monsieur le président. Les dispositions nécessaires à assurer les 115 maisons constituent le nombre global de maisons qui peuvent être construites d'après le programme de logement pour location du Nord canadien pour l'année à venir.

M. Orange: Cela comprend-il ce qui sera fait au niveau fédéral et au niveau territorial?

M. Hunt: Non, monsieur. Cela comprend uniquement le programme fédéral. Peut-être devrais-je expliquer maintenant que la plupart des programmes de ce genre ont été transférés aux gouvernements territoriaux concernés de même que les fonds appropriés, mais, ce programme en particulier, n'a pas encore été transféré et en conséquence, figure, devrions-nous dire, à un poste saparé dans nos prévisions.

M. Orange: Avez-vous, monsieur Hunt, des renseignements au sujet du nombre de maisons qui seront construites par les gouvernements territoriaux?

M. Hunt: Je peux m'en procurer, monsieur le président. Je n'en possède pas avec moi, ici, mais je peux vous en fournir plus tard dans la matinée ou dans la journée.

M. Orange: Le ministère fournit-il aux gouvernements territoriaux les fonds nécessaires au programme de logement?

M. Hunt: Le ministère fournit les fonds aux gouvernements territoriaux, oui, et cela figure dans le poste des prêts généraux. Je puis vous reporter à la page 10-27 des prévisions budgétaires des territoires du Nord-Ouest, par exemple, au crédit L-45; On y lit prêts pour des dépenses d'investissements pour ce montant.

M. Orange: Avant de préparer ces prévisions en êtes-vous venus à un accord avec les gouvernements territoriaux quant au nombre de maisons à être construites?

M. Hunt: Oui. Le prêt L-45 est fait, par exemple, de la façon suivante: A l'intérieur du crédit, il y a la subvention à déficit et le prêt, les gouvernements territoriaux établissent leur budget global qui est un calcul brut, estiment leur revenu futur et présentent au ministre la demande, si je puis dire, pour la différence déficitaire soit sous forme de subvention déficitaire pour l'exploitation et l'entretien ou pour un prêt pour de l'argent. Cela relève du ministère et selon que le ministre et les gouvernements des territoires sont d'accord que les montants qu'ils ont demandés pour chacune des dépenses d'investissements sont comprises.

M. Orange: De retour au 115 nouvelles unités d'habitations à louer, sont-elles d'abord destinées aux Eskimos?

[*Text*]

Mr. Hunt: Yes, almost entirely and Indians.

Mr. Orange: And Indians.

Mr. Hunt: The emphasis to this year has been in the Eastern Arctic. I would have to get the figures as to exactly which locations these houses are to be built in and I can supply that too later on

Mr. Battle: Our record shows 120 new units in the Northwest Territories and 125 in Arctic Quebec.

Mr. Orange: That is for this forthcoming year?

Mr. Battle: Yes.

Mr. Hunt: It is the 120 or 115 in the estimates that is referred to here in the Northwest Territories.

Mr. Orange: Is this figure based on the number of new families that have been formed or an estimate of the new family requirements in various communities?

• 1055

Mr. Hunt: The Northern Rental Housing Program of course goes back a number of years, and at that time the figure was struck that would provide—I am not sure if we have it with us—the total number of houses to be built under the program. The figure was struck that would provide appropriate accommodation for all the people that one could determine were in need of this accommodation.

Since that time there has been an expansion in the population, so that in addition to completing the original program, there is a need now to continue that program to make up for the increase in population.

I would not want to characterize these 115 or 120 as totally one or totally the other. What is happening is that we are trying to meet the most urgent needs, whether these are as a result of people who did not really have a house at all but were already there, or as a result of increasing population.

Mr. Orange: How many houses have been built under this program?

Mr. Hunt: One thousand, one hundred and forty-four all together. That would be in both the Northwest Territories and in Nouveau-Québec.

Mr. Orange: Do we have any records of the number of houses which have been built by the territorial government in addition to this?

Mr. Hunt: Yes, Mr. Chairman, but I do not have them with me. I am sorry. I can certainly provide these quite quickly, I think.

Mr. Orange: Do you propose to continue the administration of this particular program, the one where we are referring to 115?

Mr. Hunt: Subject to the Minister's comments on this, certainly we are studying the desirability of transferring this program as the other programs to the territorial government. Frankly I see no reason why it should not be a desirable thing to do, but we have not completed

[*Interpretation*]

M. Hunt: Oui, aux Eskimos presque entièrement et aux indiens.

M. Orange: Et aux Indiens.

M. Hunt: L'accent a été mis cette année sur l'arctique orientale. Il me faudrait toutes les données relativement à la situation exacte de la construction de ces maisons. Je pourrai les fournir plus tard.

M. Battle: Notre dossier indique 120 nouvelles unités dans les Territoires du Nord-Ouest et 125 au nouveau Québec.

M. Orange: Cela s'applique pour l'année à venir?

M. Battle: Oui.

M. Hunt: Il s'agit des 120 ou 115 dans le budget dont il est fait mention ici pour les Territoires du Nord-Ouest.

M. Orange: Ceci se fonde-t-il sur le nombre des nouveaux foyers ou sur une estimation des besoins des nouvelles familles dans les diverses communautés?

M. Hunt: Le Programme des logements à louer dans le Nord existe depuis déjà un bon nombre d'années, et à cette époque, il avait établi—je n'ai pas les données avec moi—le nombre total des logements qui devraient être construits selon le programme. Le nombre de logements pour les personnes qui en avaient besoin a été établi.

Depuis cette date, la population a augmenté. Ainsi, en plus de terminer le premier programme, il est besoin de continuer ce programme afin de tenir compte de l'augmentation de la population.

Je ne voudrais pas caractériser ces 115 ou 120 comme étant totalement l'un ou totalement l'autre. Nous essayons de faire face aux besoins les plus urgents, que ceux-ci résultent du fait que les gens n'avaient vraiment pas de maison ou qu'il y ait eu une augmentation de la population.

M. Orange: Selon les dispositions du programme, combien de logements ont été construits?

M. Hunt: Mille cent quarante-quatre en tout. Ils ont été construits et dans les Territoires du Nord-ouest et dans le Nouveau-Québec.

M. Orange: Avons-nous des dossiers qui indiquent le nombre de logements qui ont été construits par le gouvernement territorial en plus des 1,144 logements?

M. Hunt: Oui, monsieur le président, mais je ne les ai pas avec moi. Je regrette. Je pourrais certainement me les procurer assez rapidement, je crois.

M. Orange: Avez-vous l'intention de continuer l'administration de ce programme, celui où nous mentionnons 115.

M. Hunt: Sous réserve des commentaires du ministre à ce sujet, il est certain que nous étudions l'avantage de transférer ce programme comme les autres au gouvernement territorial. Franchement, je ne vois pas pourquoi ce ne serait pas utile de le faire, mais nous n'avons pas

[*Texte*]

our full studies. The thought is that we are coming near the end of the original program and we simply want to see what is required for continuation and then transfer it.

Mr. Orange: Mr. Hunt, as you are well aware, I think, this is probably one of the finest programs the department has had. There has been a lot of effort to help people understand what the housing program is all about and the fact that it is administered in terms of rents and other things by the people. Is there between the program of the territorial government and the program of the federal government a plan whereby within a stated period of time there will be adequate housing available to all Indian and Eskimo people in the Territories?

Mr. Hunt: Yes, Mr. Chairman. We have now worked out to some extent—I should not characterize it as if it was a complete plan right now, but we are working on it. We have worked out the extent to which the Northern Rental Housing Program will have to be continued to provide housing under this program. At the same time, the territorial government is working out the extent to which its housing programs would have to be implemented, and we have under way the preparation of a total approach to this problem, so that there will be a total housing program for the Northwest Territories.

The Chairman: Mr. Orange, it is now 11:00 a.m....

Mr. Orange: Yes.

The Chairman: ...and Mr. Cadieu has not asked any questions. If he has a very, very short one, perhaps we would allow him and then proceed to deal with the estimates.

Mr. Orange: I just want to make one brief comment...

The Chairman: All right.

Mr. Orange: ...and that is with regard to CMHC. I question whether they have been very effective in terms of working with the department and providing funds and housing in the Territories.

The Chairman: All right Mr. Cadieu. Did you have a short question?

Mr. Cadieu: I am sorry I have not the correspondence with me, but I was wondering if possibly some of the witnesses could answer—Mr. Battle, possibly. We had arrived at an arrangement between the City of North Battleford and the Indian hospital there where they were building one unit in conjunction, and I received word from the City of North Battleford that this project was all bogged down. I wonder if Mr. Battle or someone could throw some light on what has happened to the program?

The Chairman: Mr. Cadieux, I wonder if we could ask Mr. Battle to supply you with this information directly?

Mr. Cadieu: I would be very happy if he could.

[*Interprétation*]

terminé toutes nos études. Voyez-vous, nous avons presque terminé le nouveau programme et nous voulons simplement savoir ce dont nous aurons besoin pour le continuer et ensuite le transférer.

M. Orange: Monsieur Hunt, comme vous le savez très bien, je crois que c'est sûrement un des meilleurs programmes que le ministère n'ait jamais eu. Bien des efforts ont été faits pour faire comprendre aux gens ce qu'est le Programme de logements et leur faire comprendre qu'il est administré en terme de loyers et, autres choses, par le peuple. Y a-t-il un projet entre les gouvernements territorial et fédéral qui établit la date à laquelle les logements seront disponibles pour tous les peuples: Indien et Esquimau des Territoires?

M. Hunt: Oui, monsieur le président. Nous y avons travaillé, mais je n'en parlerai pas comme s'il s'agissait d'un projet complet, mais nous y travaillons encore. Nous avons établi jusqu'à quel point le Programme de logement dans le Nord devra être étendu pour fournir des logements selon le programme. En même temps, le gouvernement territorial travaille à établir l'envergure de leurs programmes de logement, et nous avons en chantier la préparation d'une solution totale à ce problème, afin qu'il y ait un programme total de logement pour les Territoires du Nord-ouest.

Le président: Monsieur Orange, il est maintenant 11 heures de l'avant-midi.

M. Orange: Oui.

Le président: M. Cadieu n'a pas encore posé de question. Si M. Cadieu a une très courte question à poser, peut-être que nous pourrions peut-être lui céder la parole et nous reviendrons ensuite aux prévisions budgétaires.

M. Orange: Je voudrais seulement faire un court commentaire...

Le président: Très bien.

M. Orange: Il a trait à la Société centrale d'hypothèques et de logements. Je me demande jusqu'à quel point la Société a travaillé avec le Ministère afin de fournir des fonds et des logements dans les Territoires du Nord-ouest.

Le président: Très bien. Monsieur Cadieu. Aviez-vous une très courte question?

M. Cadieu: Je regrette, je n'ai pas la correspondance avec moi, mais je me demande si peut-être un des témoins ne pourrait pas répondre, M. Battle, peut-être. Je sais que nous avions réussi à avoir une entente entre la ville de North Battleford et leur hôpital indien où ils construisaient une unité conjointement, et la ville de North Battleford m'a fait savoir que ce projet était à la déroute. Je me demande si M. Battle ou quelqu'un d'autres pourrait m'éclairer à ce sujet.

Le président: Monsieur Cadieu, je me demande si nous ne pourrins pas demander à M. Battle de vous répondre directement?

M. Cadieu: J'aimerais bien cela s'il le pouvait.

[*Text*]

• 1100

The Chairman: Thank you, Mr. Cadieu. Gentlemen, shall Vote 1, Program Expenditures, carry?

Votes 1, 5, 10, L15, 20, 25, 30, L35, L40, L45, L50, L55, 60, 65, 70, L75, agreed to.

The Chairman: Shall I report these estimates to the House?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Gentlemen, Mr. Battle has some answers to questions asked at previous meetings, which he would like to table. Is it agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: We will attach these as an appendix to this day's Proceedings. Is it agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Thank you. The next meeting will be on June 8, 9, or 10, on Wood Buffalo Park. You will be notified.

[*Interpretation*]

Le président: Merci, monsieur Cadieu. Messieurs, le crédit 1, Dépenses du Programme, est-il adopté?

Les crédits 1, 5, 10, L15, 20, 25, 30, L35, L40, L45, L50 L55, 60, 65, 70, L75 sont adoptés.

Le président: Vais-je faire rapport de ces crédits à la Chambre?

Des voix: Oui.

Le président: Messieurs, M. Battle connaît les réponses à certaines questions posées lors de rencontres précédentes et il aimerait les déposer. Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Nous les ajouterons en annexe au compte rendu de la réunion d'aujourd'hui. Êtes-vous d'accord?

Des voix: Nous le sommes.

Le président: Merci. La prochaine séance aura lieu le 8, 9 ou 10 juin au sujet du parc Wood Buffalo. Vous en serez avisés.

APPENDIX "M"

Question by Mr. Orange, May 13, 1971.

NORTH
OF 60

Incentive Programs

Northern Economic
Development Branch
Department of Indian Affairs
and Northern Development
Government of Canada

INDEX

Incentive Programs North of 60

Subject	Code
General	1—1.1
Northern Roads Network Program	1—2.1
Tote Trails	1—2.1.1
Initial Access Roads	1—2.1.2
Permanent Access Roads	1—2.1.3
Resource Development Roads	1—2.1.4
Area Development Roads	1—2.1.5
Northern Mineral Exploration Assistance Program	1—3.1
Prospector's Assistance Program	1—4.1
Northern Resource Airports Program	1—5.1
Other Programs and Incentives	1—6.1
Small Business Loan Funds	1—7.1

INCENTIVE PROGRAMS NORTH OF 60

1—1.1 GENERAL

The Federal Government has developed a series of incentive programs designed to aid both companies and individuals in exploration and development activities North of 60. These programs are administered by the Northern Economic Development Branch of the Department of Indian Affairs and Northern Development.

The Branch has been given the responsibility for the effective management of the oil and gas, mineral, water, forest and land resources, and for the economic development of the Yukon and the Northwest Territories generally.

While development of a general or balanced nature is considered necessary to ensure continued economic growth, the key to any such development lies primarily in the mining and oil and gas sectors. It is the Government's intention, however, to use any success in these areas to create opportunities in other fields such as tourism, fish and game hunting and related industries, through such programs as the new Small Business Loan Funds for the two Territories.

In creating such opportunities, the Federal Government is providing special incentives to the individual resident of the Yukon and the Northwest Territories. Education is

APPENDICE «M»

M. Orange, le 13 mai 1971

AU NORD
DU 60e

PROGRAMMES D'ENCOURAGEMENT

Direction du développement
économique du Nord
ministère des Affaires indiennes
et du Nord canadien
gouvernement du Canada

TABLE DES MATIÈRES

Programmes d'encouragement au nord du 60e parallèle

Matière	Code
Généralités	1—1.1.
Programme du réseau routier septentrional	1—2.1
Pistes de camionnage	1—2.1.1
Routes d'accès initiales	1—2.1.2
Routes d'accès permanentes	1—2.1.3
Routes d'exploitation des ressources naturelles	1—2.1.4
Routes d'aménagement régional	1—2.1.5
Programme d'aide à l'exploration minière dans le Nord	1—3.1
Programme d'aide aux prospecteurs	1—4.1
Programme d'aéroports d'accès aux ressources naturelles septentrionales	1—5.1
Aéroports d'exploration	1—5.1.1
Aéroports de pré-production et de production	1—5.1.2
Applications des directives	1—5.1.3
Autres programmes et formes d'encouragement	1—6.1
Fonds de prêts aux petites entreprises	1—7.1

PROGRAMMES D'ENCOURAGEMENT AU NORD DU 60e PARALLÈLE

1—1.1 GÉNÉRALITÉS

Le gouvernement fédéral a mis au point une série de programmes d'encouragement destinés à aider à la fois les sociétés et les particuliers dans l'exploration et l'exploitation des ressources au nord du 60e parallèle. Ces programmes sont administrés par la Direction de l'expansion économique du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien.

La Direction s'est vu attribuer la responsabilité de la gestion effective des ressources en pétrole, en gaz, en minéraux, en eau, en forêts et en terres et de l'essor économique du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest en général.

Bien qu'une exploitation de caractère général ou équilibré soit considérée comme nécessaire pour assurer une croissance économique soutenue, la clef d'une exploitation de ce type se trouve en premier lieu dans les secteurs des mines, du pétrole et du gaz. Le gouvernement a l'intention, néanmoins, de mettre à profit un succès éventuel dans les secteurs précités pour faire naître des débouchés dans d'autres domaines tels que le tourisme, la pêche, la chasse et les industries annexes, par l'instauration de programmes tels que le nouveau Fonds de prêts aux petites entreprises dans les deux territoires.

playing a most important role in assisting the indigenes of the Territories to participate in the economic development of the two regions. Federally-operated schools and vocational training institutions are teaching new skills and broadening the knowledge of Territorial residents.

Every effort is made by the Federal Government to maintain flexibility in its incentive programs. If no existing program is available to meet a particular situation, assistance may be provided because of the potential merits of the projected development.

For example, to assist in the opening of the Pine Point lead-zinc mines near Great Slave Lake the Federal Government assisted with the construction of a 420-mile railway link, at a cost of $86,000,000. In addition, the Government constructed a 35,000 horsepower hydro-electric plant on the Taltson River, 150 miles from Pine Point, at a cost of approximately $9,000,000.

The Government also constructed an all-weather road from the Mackenzie Highway to Pine Point, and assisted in the establishment of a townsite.

A further example of the Government's flexible approach North of 60 was the formation of Panarctic Oils Limited. The Government joined with a number of private companies as an equity partner to provide more than $9,000,000 for a 45 p. 100 share in a program of exploration for oil and gas in the Arctic Islands.

1—2.1 NORTHERN ROADS NETWORK PROGRAM

The Northern Roads Network Program was approved by the Federal Government in 1965 and provided for an expenditure of $10,000,000 each year for ten years to establish a systematic road network designed for long-term use in the Yukon and the Northwest Territories.

The program involves the development of communication roads to provide a primary road network in the area, and lateral roads which lead from this primary network to areas where resource exploration, development or exploitation are taking place.

For purposes of classification and costing, lateral roads are considered in the following categories: Tote trails, initial access roads, permanent access roads, and resource development roads.

1—2.1.1 Tote Trails

Tote trails are low standard roads designed to provide access to a resource project in the exploration or development stage. Winter roads are included in this category. These trails may be constructed to whatever standard that will provide suitable access to the property. Assistance in the construction of tote trails may be up to 50 p. 100 of the cost of construction but shall not exceed $20,000.

This program is administered by the Territorial Commissioners for the Yukon and Northwest Territories and

Par la création de ces débouchés, le gouvernement fédéral offre à l'habitant du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest des stimulants particuliers. L'éducation joue un rôle important, en ce qu'elle aide les autochtones des territoires à participer à l'exploitation économique des deux régions. Des écoles et des établissements d'enseignement professionnel de juridiction fédérale apprennent de nouveaux métiers et élargissent le champ des connaissances des habitants des territoires.

Le gouvernement fédéral n'épargne aucun effort pour donner une certain souplesse à ses mesures d'encouragement. S'il n'existe pas de programme adapté à une situation donnée, il sera possible d'y remédier par une aide appropriée aux mérites potentiels de l'exploitation envisagée.

Par exemple, pour permettre l'ouverture des mines de zinc-plomb de Pine Point, près du Grand lac des Esclaves, le gouvernement fédéral a construit une ligne ferroviaire de 420 milles, qui a coûté 86 millions de dollars. De plus, le gouvernement a construit une usine hydro-électrique de 25,000 CV sur la rivière Talston, à 150 milles de Pine Point, qui a coûté environ 9 millions de dollars.

Le gouvernement a également construit une route toute-saison, allant de la route Mackenzie à Pine Point, et a contribué à la création d'un lotissement urbain.

Un autre exemple de la souplesse des opérations du gouvernement au nord du 60e parallèle est donné par la formation de la société Panarctic Oils Limited. Le gouvernement s'est uni à plusieurs sociétés privés en tant qu'associé et a apporté au capital plus de 9 millions de dollars, représentant une participation de 45 p. 100 à un programme d'exploration en vue de découvrir du pétrole et du gaz dans l'Archipel Arctique.

1—2.1 PROGRAMME DU RÉSEAU ROUTIER SEPTENTRIONAL

Le Programme du réseau routier septentrional a été approuvé par le gouvernement fédéral en 1965, et prévoit un débours de 10 millions de dollars par an pendant dix ans pour permettre la création d'un réseau routier destiné à un usage prolongé dans le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest

Le programme comprend le développement de routes de liaison destinées à constituer un réseau routier primaire dans la région, et des routes latérales reliant ce réseau primaire aux régions où ont lieu l'exploration, l'exploitation ou la mise en valeur des ressources.

Aux fins de classement et d'établissement des prix de revient, les routes latérales tombent dans les catégories suivantes: Pistes de camionnage, routes d'accès initiales, routes d'accès permanentes, routes d'exploitation res ressources naturelles, et routes d'aménagement régional.

1—2.1.1 Pistes de camionnage

Les pistes de camionnage sont des routes aux normes minimales destinées à donner temporairement accès à un site d'exploitation ou de mise en valeur de ressources naturelles. Les routes hivernales sont comprises dans cette catégorie. Quelles que soient les normes de construction de ces pistes, elles sont acceptables pourvu qu'elles permettent d'accéder adéquatement à la propriété. L'aide à la construction des pistes de camionnage peut atteindre 50 p. 100 du coût de la construction, sans pouvoir excéder $20,000.

they must approve the location of any tote trail before financial assistance can be authorized.

Further information and applications for tote trails are available from the Commissioner of the Northwest Territories or the Commissioner of the Yukon.

1—2.1.2 Initial Access Roads

Initial access roads are low standard roads designed to provide access to a resource project which is in the exploration or development stage. This category is intended for cases where, because of length, terrain or difficulty of construction, total cost is such that the $20,000 available under the tote trail category would be insufficient.

Minimum desirable road standards under this category are:

Desirable design speed—25 mph (not related to minimum standards shown)
Width of Right of Way—50 feet
Width of Travelled Surface—12 feet
Width of Shoulders—nil
Bridge Design—H20-S16
Bridge Width and Height—12 feet and 12 feet 6 inches
Maximum gradient—14%
Maximum curvature—35°

Particular sections of the road may be built to lesser standards where difficult terrain makes strict adherence to the above standards excessively costly.

The amount of Federal assistance will not exceed 50 per cent of the actual road cost, or 5 per cent of the company's expenditure on exploration or development of the project whichever is the lesser. The maximum yearly contribution is limited to $100,000 if the project is exploratory in nature and $500,000 if the project is primarily development. The location of the initial access road must be approved by the Minister of Indian Affairs and Northern Development.

Further information and applications for financial assistance are available from the Northern Economic Development Branch, Department of Indian Affairs and Northern Development, Ottawa.

1—2.1.3 Permanent Access Roads

Permanent access roads are higher standard roads designed to provide permanent access from an existing permanent road to a resource project which has been brought to the pre-production or production stage. The minimum desirable road standards are:

Desirable design speed—50 mph (not related to minimum standards)
Width of right of way—100 feet
Travelled surface—18 feet
Width of shoulders (each)—3 feet
Bridge design—H20-S16
Bridge width and height—24 feet and 14 feet 6 inches
Maximum gradient—10 per cent
Maximum curvature—20°

Ce programme est géré par les commissaires du Yukon et des Terrtoires du Nord-Ouest, qui doivent approuver l'emplacement de toute piste de camionnage avant d'autoriser une aide financière.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les pistes de camionnage et des formulaires de demandes, on s'adresse aux commissaires du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest.

1—2.1.2 Routes d'accès initiales

Les routes d'accès initiales sont des routes aux normes minimales destinées à donner temporairement accès à un site d'exploitation ou de mise en valeur de ressources naturelles. Cette catégorie est prévue pour les cas où, à cause de la longueur, de la nature du terrain ou de la difficulté de construction, le prix de revient total rendrait insuffisant la contribution de $20,000 prévue dans la catégorie des pistes de camionnage.

Les normes routières minimales prévues dans cette catégorie sont les suivantes:

Vitesse-type souhaitable—25 milles à l'heure sans rapport avec les normes minimales)
Largeur de l'emprise—50 pieds
Largeur utile de la route—12 pieds
Largeur des accotements (chacun)—néant
Type de pont—H20-S16
Largeur et hauteur du pont—12 pieds, et 14 pieds, 6 pouces
Pente maximum—14 p. 100
Courbure maximum—35°

La construction de certaines sections de la route peut répondre à des normes moindres au cas où la nature difficile du terrain rend excessivement coûteuse la stricte application des normes ci-dessus.

L'aide fédérale ne pourra dépasser 50 p. 100 du coût réel de la route, ou 5 p. 100 des dépenses encourues par la société pour son projet d'exploration ou de mise en valeur. La contribution annuelle maximale n'excédera pas $100,000 s'il s'agit d'un projet d'exploration, et $500,000 s'il s'agit essentiellement d'un projet de mise en valeur. L'emplacement de la route d'accès initiale doit être approuvé par le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien.

Pour obtenir de plus amples renseignements et des formulaires de demande d'aide financière, on s'adresse à la Direction de l'expansion économique, Ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, Ottawa.

1—2.1.3 Routes d'accès permanentes

Les routes d'accès permanentes sont des routes aux normes plus élevées destinées à relier une route permanente existante à un site d'exploitation de ressources naturelles ayant atteint le stade de la pré-production ou de la production. Les normes routières minimales prévues sont les suivantes:

Vitesse-type souhaitable—50 milles à l'heure (sans rapport avec les normes minimales)
Largeur de l'emprise—100 pieds
Largeur utile de la route—18 pieds
Largeur des accotements (chacun)—3 pieds
Type de pont—H20-S16
Largeur et hauteur du pont—24 pieds, et 14 pieds, 6 pouces
Pente maximum—10 p. 100
Courbure maximum—20°

Particular sections of the road may be built to lesser standards where difficult terrain makes strict adherence to these standards excessively costly.

The Department of Indian Affairs and Northern Development may authorize a contribution of up to ⅔ of the cost of construction but not exceeding 15 per cent of the actual capital invested by the company prior to the start of commrecial production or exploitation, or $40,000 per mile, whichever is lesser.

The location of the road must be approved by the Minister of Indian Affairs and Northern Development.

Further information and applications for financial assistance are available from the Northern Economic Development Branch, Department of Indian Affairs and Northern Development, Ottawa.

1—2.1.4—Resource Development Roads

Resource development roads are financed completely by the Federal Government and are designed to provide permanent access to two or more particular resource development centres. For example, when two or more mines have reached the production stage or are committed to do so, the Federal Government may build a resource development road from the nearest permanent road to the area where the mining is taking place.

The minimum desirable road standards are:

Desirable design speed—50 mph (not related to minimum standards)
Width of right of way—100 feet
Travelled surface—18 feet
Width of shoulders (each)—3 feet
Bridge design—H20-S16
Bridge width and height—24 feet and 14 feet 6 inches
Maximum grade—10 per cent
Maximum curvature—20°

1—2.1.5 Area Development Roads

Area development roads are roads of relatively low construction standard into or through an undeveloped region of favourable natural resource potential for the purpose of fostering new growth in the economic activities of the territory.

The Minister of Indian Affairs and Northern Development may approve construction of an area development road on recommendation from the Interdepartmental Roads Appraisal Committee and if he is satisfied that the road will provide access to an area having a favourable natural resource potential.

Construction of an area development road is the responsibility of the Federal Government. Maintenance costs are shared 85 per cent by the Federal Government, and 15 per cent by the Territorial Government.

The minimum desirable road standards are:

Desirable design speed—50 mph (not related to minimum standards)
Width of right of way—100 feet
Travelled surface—18 feet
Width of shoulders (each)—3 feet
Bridge design—H20-S16
Bridge width and height—24 feet and 14 feet 6 inches

La construction de certaines sections de la route peut répondre à des normes moindres au cas où la nature difficile du terrain rend excessivement coûteuse la stricte application de ces normes.

La participation du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien ne dépassera pas les deux tiers du coût de la construction, ou 15 p. 100 du capital investi par la société avant le début de la production ou de l'exploitation commerciale, ou $40,000 par mille, le montant le moins élevé l'emportant.

L'emplacement de la route doit être approuvé par le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien.

Pour obtenir de plus amples renseignements et des formulaires de demande d'aide financière, on s'adresse à la Direction de l'expansion économique, Ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, Ottawa.

1—2.1.4. Routes d'exploitation des ressources naturelles

Les routes d'exploitation des ressources naturelles sont entièrement financées par le gouvernement fédéral, et sont conçues pour ménager un accès permanent à deux (ou plusieurs) centres particuliers d'exploitation de ressources naturelles. Par exemple, quand deux ou plusieurs mines ont atteint le stade de la production, ou en sont proches, le gouvernement fédéral peut décider de construire une route d'exploitation des ressources naturelles, reliant la route permanente la plus proche à la région où a lieu l'exploitation minière. Les normes routières minimales prévues sont les suivantes:

Vitesse-type souhaitable—50 milles à l'heure (sans rapport avec les normes minimales)
Largeur de l'emprise—100 pieds
Largeur utile de la route—18 pieds
Largeur des accotements (chacun)—3 pieds
Type de pont—H20-S16
Largeur et hauteur du pont—24 pieds, et 14 pieds, 6 pouces
Pente maximum—10 p. 100
Courbure maximum—20°

1—2.1.5. Routes d'aménagement régional

Les routes d'aménagement régional sont des routes aux normes relativement peu élevées conduisant ou passant dans une région non développée, mais à riche potentiel en ressources naturelles, et destinées à faire naître de nouvelles activités économiques dans le territoire.

Le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien peut approuver la construction d'une route d'aménagement régional sur recommandation du Comité interministériel d'évaluation des routes s'il est convaincu que la route donnera accès à une région à riche potentiel en ressources naturelles.

La construction d'une route d'aménagement régional relève du gouvernement fédéral. Les frais d'entretien sont supportés partie par le gouvernement fédéral (85 p. 100), partie par le gouvernement territorial (15 p. 100). Les normes routières minimales prévues sont les suivantes:

Vitesse-type souhaitable—50 milles à l'heure (sans rapport avec les normes minimales)
Largeur de l'emprise—100 pieds
Largeur utile de la route—18 pieds
Largeur des accotements (chacun)—3 pieds
Type de pont—H20-S16

Maximum grade—10 per cent
Maximum curvature—20°

1—3.1—NORTHERN MINERAL EXPLORATION ASSISTANCE PROGRAM

The Northern Mineral Exploration Assistance Program is designed to encourage the investment of domestic risk capital in both mineral and oil and gas exploration North of 60.

At the same time it seeks to reach those sources of capital which up to now have been unable to take advantage of the write-offs allowed under the Income Tax Act to those engaged in the exploration and development of minerals and petroleum.

In effect, recipients of the assistance grant may receive comparable benefits to those obtainable by companies which can now do so under paragraphs (a) and (b) of subsection (3b) of Section 83A of that Act.

Subsection (3b) of Section 83A of the Income Tax reads, "A corporation whose principal business is

(a) production, refining or marketing of petroleum, petroleum products or natural gas, or exploring or drilling for petroleum or natural gas;

(b) mining or exploring for minerals;

may deduct in computing its income under this Part for a taxation year, the lesser of

(f) the aggregate of such of

(i) the drilling and exploration expenses, including all general geological and geophysical expenses, incurred by it on or in respect of exploring for drilling for petroleum or natural gas in Canada, and

(ii) the prospecting, exploration and development expenses incurred by it in searching for minerals in Canada

as were incurred after April 10, 1962, and before the end of the taxation year, to the extent that they were not deductible in computing income for a previous taxation year, or

(g) of that aggregate, an amount equal to its income for the taxation year."

if deductions had not been allowed under other sections of the Act."

Applications

Applications for Northern Mineral Exploration Assistance Grants, when completed to the satisfaction of the Minister, are dealt with in the order in which they are received whether or not the grant, if approved, is made in the same fiscal year as the application. A grant may not exceed 40% of the cost of an approved exploration program. Provision has been made for the Department to make payments, over an unspecified number of years, up to an aggregate ceiling of $9,000,000.00.

Applicants for grants must, if individuals, be over 21 years of age, Canadian citizens and own beneficially the

Largeur et hauteur du pont—24 pieds, et 14 pieds, 6 pouces
Pente maximum—10 p. 100
Courbure maximum—20°

1.3.1 PROGRAMME D'AIDE A L'EXPLORATION MINIÈRE DANS LE NORD

Le programme d'aide à l'exploration minière dans le Nord est destiné à promouvoir le placement de capitaux flottants canadiens dans les entreprises d'exploration minière, et dans celles de pétrole et de gaz, au nord du 60° parallèle.

En même temps il cherché à atteindre les sources de capitaux qui, jusqu'à présent, n'ont pas pu profiter des amortissements accordés en vertu de la Loi de l'impôt sur le revenu à ceux qui participent à l'exploration et l'exploitation des minéraux et du pétrole.

En fait, les bénéficiaires de fonds d'assistance peuvent jouir d'avantages comparables à ceux qui sont accordés aux sociétés favorisées aujourd'hui par les alinéas a) et b) du paragraphe 3b) de l'article 83A de cette Loi.

Le paragraphe 3b) de l'Article 83A de la Loi de l'impôt sur le revenu est ainsi libellé:

3b) Une corporation dont l'entreprise principale est
a) la production, le raffinage ou la mise en vente du pétrole ou des produits du pétrole et du gaz naturel, ou l'exploration ou le forage en vue de découvrir du pétrole ou du gaz naturel,

b) l'exploitation minière ou l'exploration pour la découverte de minéraux,

peut déduire, dans le calcul de son revenu sous le régime de la présente Partie pour une année d'imposition, le moindre des deux montants suivants:

f) l'ensemble

(i) des dépenses de forage et d'exploration, y compris tous frais d'études géologiques et géophysiques générales, par elle faite pour ou concernant l'exploration ou le forage en vue de la découverte de pétrole ou de gaz naturel au Canada, et

(ii) des dépenses de prospection, d'exploration et de mise en valeur par elle faites, dans la recherche de minéraux au Canada

qui ont été faites après le 10 avril 1962 et avant la fin de l'année d'imposition en tant qu'elles n'étaient pas déductibles dans le calcul du revenu pour une année d'imposition antérieure, ou

g) dudit ensemble, un montant égal à son revenu pour l'année d'imposition

si aucune déduction n'était permise aux termes d'autres articles de la Loi de l'impôt sur le revenu.

Demandes

Les demandes de subventions d'aide à l'exploration minière dans le Nord, une fois remplies de façon à satisfaire le Ministre, sont traitées dans l'ordre de leur réception, sans tenir compte que la subvention, si elle est approuvée, doive ou non être accordée dans la même année fiscale que la demande. La subvention ne dépassera pas 40 p. 100 du coût d'un programme d'exploration approuvé. Des dispositions ont été prises pour que le Ministère puisse effectuer des paiements, étalés sur un nombre d'années non précisé, jusqu'à concurrence d'un plafond global de 9 millions de dollars.

holdings upon which it is proposed to carry out an exploration program or otherwise be entitled to do exploration work on these holdings by virtue of a lease or option agreement. The term holding is used for convenience as it can encompass a mineral claim, a lease, or permit to explore. Private companies applying for a grant must be at least 50% beneficially owned by Canadian citizens and incorporated in Canada, or in a Province of Canada. Public companies must be incorporated in Canada or in a Province of Canada. They must also have their common shares listed on a Canadian stock exchange or have them offered for sale to the public in Canada through a registered securities dealer.

Provision is also made in the Regulations for the making of grants to companies incorporated in Canada, or in a Province of Canada, formed for the purpose of and engaged in exploring for minerals in Northern Canada where the company is the beneficial owner of the holdings over which the exploratory program is to be carried out, or it has a lease or option agreement to work on these holdings, and not more than 15% of its issued common shares are beneficially owned in the aggregate by one or more companies of the type described in paragraph (a) or (b) of subsection (3b) of section 83A of the Income Tax Act.

Assessment

An applicant for a grant must submit all the information required to assess his eligibility for assistance, and must, in the event that an exploratory program which will not be completed in the same fiscal year, break down his program into stages with estimates of costs to be incurred during each stage. This will facilitate the estimating of the amount of funds required in future years.

Assignment

No assignment or transfer of holdings or of an interest in them may be made without Ministerial approval once an exploratory program has been approved for a grant.

Payment

After a grant has been approved, no payment or part payment of the grant will be made until the completion of the entire exploration program or a pre-approved stage thereof. There is, however, a provision that where it has become evident, as a result of preliminary exploration that further work would result in dissipation of funds, a proportional payment may be made based on the expenditures incurred up to the time of cessation of the program.

Statements

Recipients of grants are required to submit a statement of their program expenditures within ninety days of the completion of an exploratory program or of a pre-approved stage thereof. All statements of expenditure must be verified by statutory declaration and be accompanied by a full report containing details of all information gained as a result of the expenditures made.

Les candidats à une subvention doivent, s'il s'agit de personnes physiques, avoir plus de 21 ans, être citoyens canadiens et jouir de l'usufruit des propriétés qui ferait l'objet du programme d'exploration, ou être habilités à explorer sur ces propriétés en vertu d'un bail ou d'un accord d'option. Le terme «propriété» est employé ici pour la commodité de l'exposé car il peut signifier une concession minière, un bail, ou un permis d'exploration. Les sociétés sollicitant une subvention doivent être, pour au moins 50 p. 100 de leur usufruit, entre des mains canadiennes, et être enregistrées au Canada ou dans une province canadienne. Les sociétés par actions doivent être enregistrées au Canada ou dans une province du Canada. Leurs actions ordinaires doivent être inscrites dans une bourse canadienne ou être offertes au public au Canada par le canal d'un courtier agréé.

Des dispositions sont aussi prévues dans les règlements pour l'octroi de subventions aux sociétés enregistrées au Canada, ou dans une province canadienne constituées dans le but (déjà atteint) d'explorer le Nord canadien à la recherche de minéraux, lorsque les sociétés sont usufruitières des propriétés sur lesquelles se déroulera le programme d'exploration, ou ont un bail ou un accord d'option pour explorer sur ces propriétés, et qu'un maximum de 15 p. 100 de leurs actions ordinaires en circulation composent globalement l'usufruit d'une ou plusieurs sociétés du type décrit aux alinéas a) ou b) du paragraphe 3b) de l'article 83A de la Loi de l'impôt sur le revenu.

Évaluation

Le candidat à une subvention doit soumettre tous les renseignements nécessaires à une évaluation correcte de ses droits à une aide financière et doit, si le programme d'exploration paraît ne pas devoir être mené à terme dans la même année fiscale, diviser son programme en diverses phases, chacune accompagnée d'un devis des dépenses correspondantes prévues. Cela facilitera l'estimation des fonds requis pour les années à venir.

Assignation

Nulle assignation ou transfert de propriétés ou d'intérêt en celles-ci, ne peut être effectué sans l'agrément ministériel une fois qu'un programme d'exploration a été approuvé en vue d'une subvention.

Paiement

La subvention une fois approuvée, aucun paiement total ou partiel ne sera effectué avant l'achèvement du programme d'exploration tout entier ou d'une phase de celui-ci approuvée d'avance. Il existe cependant une disposition en vertu de laquelle, lorsqu'il appert au terme d'une exploration préliminaire que le seul résultat de la continuation des travaux serait un gaspillage d'argent, un paiement proportionnel peut être effectué, calculé d'après les dépenses supportées jusqu'au moment de l'interruption du programme.

États de compte

Il est demandé aux bénéficiaires de subventions de soumettre un état de leurs dépenses relatives au programme dans les 90 jours qui suivent l'achèvement d'un programme d'exploration ou d'une phase de celui-ci approuvée d'avance. Tous les comptes de dépenses doivent être certifiés au moyen d'une attestation et être accompagnés d'un rapport complet contenant les détails de tous les renseignements obtenus au moyen de l'argent dépensé.

Public Information

As public funds are involved, provision is made for information obtained on holdings as a result of an exploration program to be made public two years after the completion of the program.

Repayments

A grant is not subject to repayment if the recipient is notified by the Minister that, in his opinion, no indication has been found of the presence of oil, gas, or other minerals in quantities likely in the future to permit production for gain as a result of the exploratory program.

Grants become repayable on the first anniversary of the date on which production for gain begins, the date of which is normally established as being three calendar months following the official date of the mine opening announced by the recipient. The rate of annual repayment will not be less than 10 percent of the outstanding grant, together with interest. The rate of interest as a percentage rate will be equal to 2 plus the average of the interest rates stated on the face of long term Government of Canada Bonds outstanding during the calendar year preceding the year in which the payment is due. In the case of a recipient being a public company whose common shares are quoted on a Canadian stock exchange, if the Minister and the recipient of the grant agree, the issue to Her Majesty in right of Canada of common shares having an aggregate market value equal to the amount owing on the date of the agreement will be accepted. A repayment may also be made partly in cash and, by agreement, partly by issuing common shares. In the event that full repayment in part common shares and part cash is not made in one transaction not less than 10 percent may be paid as a first instalment of the outstanding part of the grant with a similar amount and interest on each subsequent instalment. A recipient may repay a grant in full at any time without notice or bonus.

Provision is made, where in the opinion of the Minister, economic circumstances justify a change in the rate of repayment of a grant, to increase the amount of the instalments to the paid and power is also given to decrease the amount of the instalments and reduce the rate of interest payable. The former would likely occur where the mine operated at a considerably higher profit level than initially ancitipated while the latter would apply in the converse situation. Further, because of new discoveries richer, and nearer centres of consumption, an operation might cease to be profitable in which event the Minister may forgive the unpaid balance of the grant in whole or in part together with interest thereon.

Representation

No person may represent that the approval of or making of a grant connotes Government sponsorship of his company. This provision is to avoid unintentionally misleading the public or company subscribers into believing that Government assistance presupposes the presence of economic mineral deposition on any of the holdings described in the applicant's application.

Breaches

Should a recipient be in breach of the regulations, he will be required to repay the amount of grant paid to

Information du public

Comme des fonds publics sont en cause, des dispositions sont prises pour que les renseignements obtenus sur les propriétés par suite des programmes d'explorations soient publiés deux ans après le terme du programme.

Remboursements

Les subventions ne sont pas soumises à remboursement si le bénéficiaire est avisé par le Ministre qu'à son avis, le programme d'exploration n'a permis de découvrir aucun signe indiquant la présence de pétrole, de gaz, ou d'autres minéraux en quantité suffisante pour permettre d'espérer une exploitation rentable.

Les subventions sont remboursables lors du premier anniversaire de la date à laquelle a commencé la production commerciale: cette date est normalement considérée comme étant postérieure de trois mois à la date officielle de l'ouverture de la mine telle qu'annoncée par le bénéficiaire. Le taux de remboursement annuel ne sera pas inférieur à 10 p. 100 de la subvention à recouvrer, intérêts compris. Le taux d'intérêt, en pourcentage, sera égal à 2 plus la moyenne des taux d'intérêt rapportés par les obligations à long terme du gouvernement canadien en circulation au cours de l'année civile précédant l'année pendant laquelle le paiement est dû S'il s'agit d'une société par actions dont les titres sont cotés à une bourse canadienne, et si le Ministre et le bénéficiaire de la subvention en conviennent, l'émission au bénéfice de la Couronne du chef du Canada d'actions ordinaires ayant une valeur vénale d'ensemble égale à la somme due le jour de l'accord, sera acceptée. Le remboursement peut aussi s'effectuer partie au comptant, et, après accord, partie sous forme d'une émission d'actions ordinaires. Au cas où le remboursement total effectué partie au comptant et partie en actions ne serait pas réglé en une seule transaction, un minimum de 10 p. 100 du solde de la subvention sera requis comme premier versement, un montant identique augmenté des intérêts étant exigible pour chaque versement ultérieur. Le bénéficiaire peut rembourser sa subvention n'importe quand sans avoir à donner de préavis ou à verser de prime.

Il est prévu, au cas où, de l'avis du Ministre, les circonstances économiques justifient une modification du taux de remboursement d'une subvention, qu'on pourra augmenter le montant des versements, ou au contraire le diminuer et réduire le taux d'intérêt exigible. La première éventualité est susceptible de se produire lorsque les bénéfices réalisés par une mine atteignent un niveau beaucoup plus élevé que prévu, la deuxième éventualité dans le cas contraire. En outre, par suite de découvertes plus riches et plus proches des centres de consommation, une opération peut cesser d'être rentable, auquel cas le Ministre peut renoncer au solde impayé de la subvention, en totalité ou en partie, ainsi qu'aux intérêts afférents.

Implications

Nul ne peut impliquer que l'approbation ou l'octroi d'une subvention sous-entend le parrainage de sa société par le gouvernement. Ceci afin d'éviter que le public ou les souscripteurs de la société ne soient involontairement amenés à croire que l'appui du gouvernement présuppose la présence de gisements minéraux dans l'une quelconque des propriétés décrites dans la demande du candidat.

Infractions

Si un bénéficiaire commet une infraction contre les règlements, il sera mis dans l'obligation de rembourser le

him in full with interest at a rate of 10 percent per annum from the date or dates of the advance of the money. Further, he will be prohibited from obtaining a grant in the future.

General

Applicants are considered on a first-come basis. Copies of the Northern Mineral Exploration Assistance Regulations and application forms are available from the Northern Economic Development Branch, Department of Indian Affairs and Northern Development.

1—4.1 PROSPECTOR'S ASSISTANCE PROGRAM

Prospectors may be provided with grants of up to $900 per year under this program to assist in outfitting and transportation costs to their area of activity. A total of $60,000 is available annually for both Territories. Two thirds of the grant to each prospector may be provided in advance. The program is designed to assist individual prospecting activities but two or more prospectors may pool their resources to reduce charter flying costs and similar common expenses. In this case however each prospector is eligible for the maximum grant.

The program is administered by a screening board and every application must be approved by this board. Applications are considered on a first-come basis. A prospector must spend a minimum of 60 days in the field and is required to submit a diary and report to receive final payment.

Application for assistance may be obtained from any Mining Recorder's office in the Territories or from the Northern Economic Development Branch, Department of Indian Affairs and Northern Development, Ottawa.

1—5.1 NORTHERN RESOURCE AIRPORTS PROGRAM

Resource airports are divided into two categories:

(a) Exploratory airports—built to assist initial exploratory work or to assist in locating mineral or other natural resources.

(b) Pre-production airports—built to assist in the pre-production or early production phases of resource exploitation. These are constructed to a higher standard than explanatory airports.

Cost sharing agreements for the establishment of the above types of airport may be made between the Federal Government and a natural resource development company, a private tourist or recreational enterprise or an established air carrier.

Both categories of airport are to be built to the standards considered adequate by the Federal Government's Department of Transport. The private company has the responsibility for construction, maintenance and operation of all airports constructed under this program. Such airports are to be available for public use at all reasonable times and are held by or are arranged to be transferred to the Federal Government. In certain cases landing fees may be charged by the company operating the airport to help defray airport maintenance. Approval for charging such fees must first be obtained by the company

montant total de la subvention à lui octroyée, augmentée d'intérêts calculés au taux de 10 p. 100 par an à compter de la date du premier versement. De plus, il lui sera interdit de bénéficier désormais de toute nouvelle subvention.

Généralités

Les candidatures sont examinées dans l'ordre de leur réception. Des exemplaires des Règlements sur l'aide à l'exploration minière dans le Nord et des formulaires de demande sont à la disposition du public à la Direction de l'expansion économique, Ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, Ottawa.

1—4.1 PROGRAMME D'AIDE AUX PROSPECTEURS

Les prospecteurs peuvent bénéficier de subventions allant jusqu'à $900 par an en vertu de ce programme, pour leur permettre de s'équiper et de se transporter sur leur lieu de travail. Une somme totale de $60,000 est disponible chaque année pour les deux territoires. Les deux tiers de la subvention peuvent être versés à l'avance à chaque prospecteur. Le programme est conçu pour faciliter le travail de prospection individuelle, mais deux prospecteurs ou plus peuvent combiner leurs ressources pour réduire les frais de vol affrêté et les dépenses communes du même ordre. Dans ce cas, chaque prospecteur peut bénéficier de la subvention maximale.

Le programme est géré par un bureau d'examen et toute demande doit être visée par ce bureau. Les demandes sont examinées dans l'ordre de leur réception. Un prospecteur doit passer au moins 60 jours sur le terrain et soumettre un journal et un rapport pour pouvoir toucher le solde de la subvention.

On peut se procurer les formulaires de demande d'aide dans tous les bureaux des Registraires miniers des territoires, ou à la Direction de l'expansion économique, Ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, Ottawa.

1—5.1 PROGRAMME D'AÉROPORTS D'ACCÈS AUX RESSOURCES NATURELLES SEPTENTRIONALES

Les aéroports d'accès aux ressources naturelles sont divisés en deux catégories:

a) Les Aéroports d'exploration—construits pour faciliter le travail d'exploration préliminaire ou la dédection de minéraux ou d'autres ressources naturelles.

b) Les Aéroports de pré-production et de production—construits pour aider les exploitations de ressources naturelles dans leurs phases de pré-production ou de début de production. Leurs normes de construction sont plus élevées que celles des aéroports d'exploration.

Des accords de partage des frais pour l'établissement des types d'aéroports sus-cités peuvent être conclus entre le gouvernement fédéral et soit une société d'exploitation de ressources naturelles, soit une entreprise privée de tourisme ou de récréation, soit un transporteur aérien bien établi.

Les aéroports de ces deux catégories doivent être construits selon les normes considérées comme adéquates par le ministère des Transports du gouvernement fédéral. La responsabilité de la construction, de l'entretien et du fonctionnement de tous les aéroports construits aux

from the Department of Indians Affairs and Northern Development.

It is the policy of the Department to negotiate only with a single company or agency for the construction of a resource airport. If more than one company or agency is involved, it is suggested they form a single agency or syndicate to negotiate with the Government.

1—5.1.1—Exploratory Airports

Exploratory airports are airstrips of minimum dimensions which serve specific resource sites at which one or more private companies are active. Such airstrips are constructed at the exploration phase of resource exploitation for the purpose of bringing in personnel, supplies and equipment. In other cases, their primary usage may be to provide access to a locality on behalf of one or more tourists entrepreneurs initiating recreational developments. Departmental participation in the construction of airstrips of this type is to be contingent upon the receipt of reasonable evidence that the area in question has a resource potential, and that the project itself is worthy of public assistance.

Such airstrips are built to the minimum standards considered adequate by the Department of Transport for their intended use.

The Department of Indian Affairs and Northern Development will pay fifty per cent of the cost of an individual exploratory airport up to a maximum Federal expenditure of $20,000. Where the full cost of any such airstrip exceeds $40,000, the private cost sharing interest will bear the full cost in excess of this amount. The annual Federal expenditure for airstrip construction assistance in the NWT and YT is expected to average out to $160,-000, depending on the pace of northern exploratory activity. It is the intention to spend roughly half of the total Federal amount in each of the Yukon and Northwest Territories during any single year.

Federal cost sharing may take place with a natural resource development company, a private tourist or recreational enterprise, or any established air carrier. The company concerned must be able to provide demonstrable evidence of its financial and general reliability and the Federal cost sharing must in all instances be directly connected with some form of natural resource development. The cost-sharing company—for the duration of its operational interest in the completed facility—shall make its exploratory aerodrome available for public use at all reasonable times.

Operation and maintenance will be the responsibility of the private interests concerned.

termes de ce programme incombent à la société privée. Ces aéroports doivent être ouverts au public dans des limites raisonnables et construits sur des terrains où les titres de propriété superficielle sont détenus par le gouvernement fédéral ou lui seront transmis. Dans certains cas, la société responsable de l'aéroport pourra percevoir des droits d'atterrissage pour l'aider à subvenir aux frais de fonctionnement. Mais la perception de ces droits est sujette à l'approbation préalable du ministère des Affaires indiennes e t du Nord canadien.

La politique du Ministère est de ne négocier qu'avec une seule société pour la construction d'un aéroport donné. Si plusieurs sociétés veulent unir leurs efforts, il leur est suggéré de former un seul organisme ou syndicat pour négocier avec le gouvernement.

1—5.1.1 Aéroports d'exploration

Les aéroports d'exploration sont des terrains d'atterrissage de dimensions minimales desservant des sites de ressources naturelles déterminées, sièges de l'activité d'une ou plusieurs sociétés privées. Ces aéroports sont construits pendant la phase d'exploration des ressources naturelles dans le but d'amener le personnel, les approvisionnements et le matériel. Dans d'autres cas, leur fonction essentielle peut être de donner accès à une localité, à l'intention d'une ou de plusieurs entreprises touristiques désireuses d'implanter des aménagements à vocation récréative. La participation du Ministère à la construction de terrains d'atterrissage de ce type est liée aux preuves qui lui seront fournies attestant que, selon toute évidence, la région en question a un potentiel en ressources naturelles et que le projet lui-même mérite d'être soutenu par les fonds publics.

Ces terrains d'atterrissage sont construits d'après les normes minimales considérées comme adéquates par le ministère des Transports pour l'usage qui en sera fait.

Le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien paiera 50 p. 100 du coût d'un aéroport d'exploration donné jusqu'à un maximum de $20,000 pour la quote-part fédérale. Lorsque le coût total d'un terrain de ce type excède $40,000, la société privée supportera le coût total du dépassement. Les débours annuels fédéraux destinés à l'aide à la construction de terrains d'atterrissage dans le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest s'élèveront vraisemblablement à une moyenne de $160,000, selon le rythme des explorations dans le Nord. Le Ministère a l'intention de dépenser approximativement la moitié du total des fonds fédéraux octroyés pour une année donnée dans chacun des territoires du Yukon et du Nord-Ouest.

Le gouvernement fédéral pourra partager les frais de construction avec une société d'exploitation de ressources naturelles, une entreprise privée de tourisme ou de récréation, ou un transporteur aérien bien établi. La société pétitionnaire doit pouvoir donner la preuve concrète de sa solidité financière et générale, et le partage des frais avec le gouvernement fédéral doit en toutes circonstances être lié directement à une forme quelconque d'exploitation des ressources naturelles. La société bénéficiant d'un accord de partage des frais devra ouvrir son aéroport d'exploration au public dans des limites raisonnables, pendant la durée de ses opérations qui suivront l'achèvement de la construction.

Le fonctionnement et l'entretien relèveront de la partie privée intéressée.

1—5.1.2.—Pre-production/Production Airports

These airports provide access to specific resources sites at which one or more companies are active at the pre-production or early production phase of resource exploitation or at its equivalent for example in terms of development of tourist facilities). As such airports are being constructed primarily for the benefit of the companies concerned, Department of Indian Affairs and Northern Development participation in their construction will be contingent upon its receipt of good evidence from the company or companies involved that the operation in question is expected to be of reasonably long duration and public advantage.

An economic evaluation of the company's operations and of the general circumstances must be prepared in connection with the proposed airport prior to seeking Treasury Board's approval for the release of public funds for its construction. The project would be deemed undeserving of public financial assistance if the economic evaluation is unable to substantiate that the project itself will be significantly beneficial for the territory concerned.

While pre-production or early production phase airports do not have an important general aviation role, they nevertheless will have some role in this respect. In some cases, they may be required to serve multi-engine aircraft with a degree of regularity once the resources in their vicinity are being actively utilized. Because of this, provision should be made at the outset for the possibility that these airports, at their ultimate development, may become mainline airports. Thus, one runway should be located and designed so as to have an extendable length capable of accommodating larger aircraft and the Department of Transport is to be consulted on their design and construction.

The Federal Government may pay fifty per cent of the cost of a pre-production or early production phase airport up to a maximum Federal expenditure of $100,000 per airport. The interested private company (or companies) will contribute the balance and will bear fully any airport construction costs exceeding $200,000. The necessary funds will be sought by means of the inclusion of a specific item in the appropriate vote of the Department's estimates following receipt of a request for assistance.

Operation and maintenance of pre-production or early production phase airports will be the responsibility of the private interests concerned. These airports must be available for public use at all times. If it is decided subsequently that an airport of this category should be reclassified, the new responsibility for operation and maintenance will be determined by the terms of the new classification.

1—5.1.3—Application of Policy

The following is a guide to eligible items for development which will be considered in each new airport or airport improvement which is approved.

Land Acquisition—Resource airports in the Northwest Territories and Yukon Territory will always be built in areas where the surface rights to the land are held by or can be arranged to be transferred to the Federal Government. The Federal Government retains ownership of airports built under the provision of this policy. When a resource airport is reclassified, and operation and maintenance is taken over by a government agency, the compa-

1—5.1.2 Aéroports de pré-production et de production

Ces aéroports donnent accès à des sites donnés de ressources naturelles où une (ou plusieurs) société est parvenue au stade de la pré-production ou du début de la production dans l'exploitation de ressources naturelles (ou à un stade équivalent, par exemple en ce qui concerne la mise en train d'équipement touristique). Ces aéroports étant construits en premier lieu au profit des sociétés intéressées, la participation du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien dépendra des preuves qui lui seront fournies par la (ou les) société attestant que les opérations en question seront vraisemblablement de longue durée et dans l'intérêt public.

Une évaluation économique de l'exploitation et des conditions générales relatives à l'aéroport proposé doit être préparée avant que soit sollicité l'accord du Conseil du Trésor pour le déblocage des fonds publics destinés à la construction. Le projet serait sencé ne point mériter le soutien financier public si l'évaluation économique ne pouvait démontrer que le projet lui-même n'apporterait pas de bénéfices substantiels au territoire intéressé.

Bien que le rôle des aéroports de pré-production ou de début de production ne soit pas de première importance dans l'aviation nationale, il n'est nullement négligeable. En certains cas, ils peuvent être appelés à servir des appareils multi-moteurs avec une certaine régularité, une fois que les ressources naturelles des environs seront en pleine exploitation. De ce fait, il convient de prévoir dès le début que ces aéroports peuvent être appelés, à l'apogée de leur développement, à devenir des aéroports majeurs. Aussi l'une des pistes doit être conçue et disposée de manière à avoir un surcroît de longueur susceptible de recevoir de plus gros appareils. Le ministère des Transports sera consulté quant à la conception et à la construction de ces aéroports.

Le gouvernement fédéral pourra payer 50 p. 100 du coût d'un aéroport de pré-production ou de début de production jusqu'à concurrence d'un débours fédéral maximum de $100,000 par aéroport. La (ou les) société privée intéressée apportera le complément et supportera entièrement tous frais de construction d'aéroport dépassant $200,000. Les fonds nécessaires seront demandés au moyen de l'inclusion d'un article spécial dans la motion appropriée des prévisions budgétaires du Ministère, consécutive au dépôt d'une demande d'aide.

Le fonctionnement et l'entretien des aéroports de pré-production ou de début de production incombent aux parties privées intéressées. Ces aéroports doivent être ouverts au public en permanence. Si l'on décide ultérieurement la reclassification d'un aéroport de cette catégorie, la nouvelle classification déterminera à qui incomberont les nouvelles charges de fonctionnement et d'entretien.

1—5.1.3 Applications des directives

On trouvera ci-dessous un guide des articles relatifs à l'exploitation et qui seront appliqués à tout nouvel aéroport ou extension d'aéroport avant approbation.

Acquisition du terrain—Les aéroports de ressources naturelles des Territoires du Nord-Ouest et du Yukon seront toujours construits dans des régions où les droits superficiels sur le terrain sont la propriété du gouvernement fédéral ou peuvent lui être transmis. Le gouvernement fédéral conserve la propriété des aéroports construits en vertu des termes de la présente directive. Quand un aéroport de ressources naturelles est soumis à la reclassi-

ny will have no claim to compensation for funds expended on construction operation or maintenance prior to its takeover.

Preparation of Site—Eligibility of grading, drainage, and associated items of site preparation will be limited to the overall site preparation required for development in accordance with the approved plan. Grading in approach areas is eligible only to remove terrain which constitutes an obstruction.

—Eligible drainage work off the airport site includes drainage outfalls, drainage disposal, interception ditches, etc.

Runways—Runways may be developed initially of turf, graded, gravelled or paved surfaces in accordance with approved specifications and current Department of Transport standards, depending upon the operational requirement in each case and subject to site consideration.

—Types of work eligible include reconstruction and resurfacing where such resurfacing is to increase the load bearing capacity of the runway or to provide a levelling course to correct major irregularities in the surface.

Taxiways—Taxiways may be developed initially of turf, graded, gravelled or paved surfaces in accordance with approved specifications and current Department of Transport standards depending upon the operational requirement in each case.

Aprons—The construction of aprons will be eligible.

Roads and Sidewalks—The construction of airport roads which are wholly within the airport boundaries will be eligible if justified on the basis of actual need for operating and maintaining the airport.

Fencing—Boundary or perimeter fences for security purposes will be eligible.

Miscellaneous—In addition to above items, such other items that may be specifically approved by the Department are eligible.

Eligibility or Repair Work vs. Maintenance Work—Unlike repair work, maintenance work is not airport development and, therefore, is ineligible for inclusion in the Department's assistance program. Consequently, it will be necessary in many cases that a determination be made whether the work proposed is maintenance or repair.

—As a guide in making a judgment by the applicant in such matters, "maintenance" should be regarded as including any regular or recurring work necessary to preserve an existing facility in good condition, any work involved in the care or cleaning and incidental or minor repair work on existing airport facilities. On the other hand, repair work or reconstruction should be regarded as including any major work necessary to restore or preserve the facilities.

General—After receipt and approval of a request for assistance, funds will usually be provided in the Departmental estimates for the year following but in some cases where there is a need for speedy action, the funds may be provided during the current fiscal year.

Project Requests—A formal request in writing for assistance is necessary before any proposed project will be considered. The purpose of the request is to provide funds made available by Parliament. The request will be considered only as a preliminary notice of the applicants interest without obligating it or the Department to perfication, et que les charges de fonctionnement et d'entretien sont reprises par un service du gouvernement, la société ne pourra réclamer aucune compensation pour les fonds dépensés pour la construction, le fonctionnement ou l'entretien avant la reprise.

Aménagement des lieux—Les travaux de drainage, de nivellement et autres, nécessaires à l'aménagement d'un aéroport devront, pour être acceptables, se limiter à l'aménagement général des lieux indispensable à sa mise en valeur conformément au plan approuvé. Le nivellement des approches de l'aéroport ne sera acceptable que s'il sert à éliminer un obstacle de terrain.

—Les travaux de drainage acceptables en dehors de l'aéroport comprennent les égouts et décharges de drainage, les fossés d'interception, etc.

Pistes—Les pistes peuvent au début être aménagées à partir de gazon, de surface nivelées, empierrées ou goudronnées en conformité avec les prescriptions approuvées et les normes courantes du ministères des Transports, et selon les exigences de fonctionnement applicables dans chaque cas en fonction du site.

—Les types de travaux acceptables comprennent la reconstruction et la pose d'un nouveau revêtement, si cette opération permet d'accroître la capacité de charge de la piste ou d'obtenir un niveau propre à corriger les irrégularités superficielles majeures.

Pistes d'approche—Les pistes d'approche peuvent au début être aménagées à partir de gazon, de surfaces nivelées, empierrées ou goudronnées en conformité avec les prescriptions approuvées et les normes courantes du ministère des Transports, et selon les exigences de fonctionnement applicables dans chaque cas.

Aires de manœuvres—La construction d'aires de manœuvres est acceptable.

Routes et trottoirs—La construction de routes d'aéroport situées entièrement à l'intérieur des limites de l'aéroport sera acceptable si elle est justifiée par les nécessités réelles du fonctionnement et de l'entretien de l'aéroport.

Clôtures—Les clôtures frontalières ou périmétriques posées pour des raisons de sécurité seront acceptables.

Divers—En plus des articles ci-dessus, d'autres articles spécialement approuvés par le Ministère sont acceptables.

Acceptabilité des travaux de réparation (et non d'entretien)—A la différence des réparations, les travaux d'entretien ne sont pas inclus dans la mise en valeur de l'aéroport et, par conséquent, ne peuvent prétendre au soutien financier du Ministère. Il sera donc nécessaire en bien des cas de déterminer si les travaux proposés relèvent de l'entretien ou des réparations.

—Pour aider le candidat à se faire une opinion en ces matières, on peut considérer que «entretien» doit être compris comme englobant tout travail régulier ou périodique nécessaire pour maintenir en bon état un aménagement existant, tout travail nécessité par la conservation ou le nettoyage, et les travaux de réparations occasionnels et mineurs sur les aménagements de l'aéroport. En revanche «réparations» ou «reconstruction» doit être considéré comme signifiant tout travail important nécessaire pour restaurer ou préserver les aménagements.

Généralités—Après réception et approbation de la demande d'aide, les fonds seront habituellement inscrits dans les prévisions budgétaires du Ministère pour l'année suivante, mais dans quelques cas où s'impose une action rapide, les fonds pourront être obtenus pendant l'année fiscale en cours.

form any work or expend any funds. Acknowledgement of the request does not imply that the proposed project will be approved or included in the program for any particular year.

Project Evaluation—Each proposed airport project will be assessed to determine the amount of departmental funds that would be involved. The relative importance of any request for assistance is dependent upon the degree to which it can be shown that:

(i) a given area has resource potential but assistance is necessary to encourage further exploration.

(ii) the development of proven potential is economically feasible, but encouragement and assistance are necessary to bring about the actual exploitation of the resource.

Application—Request for assistance will be submitted to the Director, Northern Economic Development Branch, Department of Indian Affairs and Northern Development, 400 Laurier Avenue West, Ottawa 4.

—The filing of a request is the first step and indicates the interest and ability of the applicant to undertake the development if departmental funds are made available and outlines the work proposed by the applicant. It also provides information on which the department can base its evaluation of the project.

—Items of development proposed for inclusion in a request for assistance will be considered in the light of Department of Transport standards existing at the time. Each item or project for which assistance is sought will be justified on its own merit and must contribute towards the usefulness of the airport and safety of operations.

Advance Planning—In cases where an eligible project cannot be completed in one fiscal year, allocations may be made for more than one fiscal year provided, however that any such future allocations cannot be accepted as a departmental commitment until Parliament has approved the necessary funds.

1—6.1 OTHER PROGRAMS AND INCENTIVES

The Federal Government will in some instances finance economic feasibility studies of proposed northern primary production operations. The Government also provides assistance and services such as financial support for Chambers of Mines, subsidized assay services, strategically located mining recorder's offices and the planning and development of certain townsites.

Federal Government departments and agencies work together in providing material assistance to various resource development operations. The Departments of Transport and Public Works may provide or assist in developing physical facilities necessary for the movement of materials in pre-production operations and the subsequent shipment of material in production operations. The Northern Canada Power Commission, a Crown agency, may be involved in the provision of hydro-electric or

Dépôt du projet—Le dépôt d'une demande d'aide écrite en bonne et due forme est indispensable avant l'examen de tout projet proposé. Le but de ce dépôt est d'obtenir les fonds qui sont alloués par le Parlement. Le dépôt sera considéré seulement comme une déclaration d'intention de la part des candidats sans les engager, non plus que le Ministère, à entreprendre des travaux ou à dépenser des fonds. L'accusé de réception du dépôt n'implique nullement que le projet proposé sera approuvé ou inclus dans le programme prévu pour une année donnée.

Évaluation du projet—Chaque projet d'aéroport proposé sera évalué pour déterminer le montant des fonds ministériels qui y seraient consacrés. L'importance relative de toute demande d'aide dépend de la valeur des preuves apportées tendant à montrer que:

(i) une région donnée a un potentiel en ressources naturelles mais qu'une aide est nécessaire pour permettre une exploration plus avancées.

(ii) ce potentiel une fois démontré, sa mise en valeur est économiquement rentable, mais qu'une aide est nécessaire pour que les ressources naturelles soient effectivement mises en exploitation.

Demandes—Les demandes d'aide seront soumises au Directeur de la Direction de l'expansion économique, Ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, 400 ouest, avenue Laurier, Ottawa 4e.

—La présentation d'une demande constitue le premier pas et atteste l'intérêt du candidat et sa capacité d'entreprendre la mise en valeur proposée si les fonds ministériels sont octroyés, et décrit le travail proposé par le candidat. Elle donne aussi des renseignements sur lesquels le Ministère peut étayer son évaluation du projet.

—Les articles d'exploitation proposés dans une demande d'aide seront examinés à lueur des normes du ministère des Transports en cours de validité à l'époque. Chaque article du projet pour lequel une aide est sollicitée sera étudié indépendamment et doit représenter un apport distinct à l'utilité de l'aéroport et à la sécurité des opérations.

Planification anticipée—Au cas où un projet acceptable ne peut être terminé en une seule année fiscale, il est possible de prévoir des allocations pour plusieurs années à condition que ces allocations futures ne puissent être considérées comme engageant le Ministère avant le vote des fonds nécessaires par le Parlement.

1—6.1 AUTRES PROGRAMMES ET FORMES D'ENCOURAGEMENT

Le gouvernement fédéral financera en certains cas des études de rentabilité économique portant sur des opérations de production primaire envisagées dans le Nord. Le gouvernement offre également d'autres formes d'aide et de service telles que le soutien financier des chambres des mines, des services de titrage subventionnés, des bureaux de Greffiers des mines stratégiquement situés, et la planification et la mise en valeur de certains lotissements urbains.

Les ministères et les services du gouvernement fédéral œuvrent de concert pour apporter leur appui matériel à diverses opérations de mise en valeur des ressources naturelles. Les ministères des Transports et des Travaux publics peuvent créer ou contribuer à la création d'aménagements physiques nécessaires au mouvement des matériaux ou cours des opérations de pré-production et

thermally generated electric power to production operations, such as at Pine Point and Yellowknife.

These forms of financial aid and general assistance are over and above the various tax concessions, benefits and write-offs available to companies under the Income Tax Act.

The form and amount of assistance depends on the actual operation envisaged—in particular, its potential contribution to the objectives of northern development.

Inquiries for additional information on incentive programs may be obtained from the Northern Economic Development Branch, Department of Indian Affairs and Northern Development, Ottawa.

1—7.1—SMALL BUSINESS LOAN FUNDS

In a move to meet the special requirements of small business enterprises North of 60 the Federal Government has established Small Business Loan Funds, amounting to $5,000,000 each for the Yukon and the Northwest Territories. Loans will be made available as soon as the administrative machinery is established. They will be administered by local credit committees in Whitehorse, YT, and Yellowknife, NWT.

Under the plan, up to $300,000 will be lent annually in each Territory from the funds to businesses already operating or to entrepreneurs starting a new business.

The Government established the program because small business men North of 60 generally lacked acces to sufficient capital or credit to finance the higher-than-average investments required for northern operations. Existing credit sources in the Territories, such as chartered banks, have been unable to meet the special needs of small businesses in the regions.

Such businesses as hotels, laundries and restaurants, municipal services and small manufacturing plants will be able to take advantage of the funds. The interest rate will be such that the scheme is self-sustaining except for administrative costs connected with the provision of management advice, which will be absorbed by the Federal Government.

Only residents of the two Territories are eligible for loans.

Further information may be obtained by writing:

Director,
Territorial Relations Branch,
Department of Indian Affairs and Northern Development,
400 Laurier Avenue W.,
Ottawa 4, Ontario.

NORTHERN RESOURCE ROADS PROGRAM

This Northern Resource Roads Program formed part of the Northern Roads Policy which was approved by Treasury Board on minute number 641318 dated August 11, 1965.

l'expédition ultérieure des matériaux pendant les opérations de production. La Commission d'énergie du Nord canadien, société de la Couronne, peut intervenir dans la fourniture du courant, hydro-électrique ou thermo-électrique, nécessaire aux opérations de production, comme à Pine Point ou à Yellowknife par exemple.

Ces formes de soutien financier et d'aide générale n'excluent nullement les diverses concessions, avantages et amortissements fiscaux consentis aux sociétés en vertu de la Loi de l'impôt sur le revenu.

La forme et le montant de l'aide accordée dépendent du type d'opération envisagée—et notamment de sa contribution éventuelle aux objectifs de mise en valeur du Grand Nord.

Pour tous renseignements complémentaires sur les programmes d'encouragement, on s'adresse à la Direction de l'expansion économique, Ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, Ottawa.

1—7.1 FONDS DE PRÊTS AUX PETITES ENTREPRISES

Dans le but de répondre aux besoins particuliers des petites entreprises au nord du 60e parallèle, le gouvernement fédéral a créé le Fonds de prêts aux petites entreprises, s'élevant à 5 millions de dollars pour chacun des Territoires du Nord-Ouest et du Yukon. Des prêts seront disponibles aussitôt que sera établi le mécanisme administratif nécessaire. Ils seront administrés par des commissions locales de crédit situées à Whitehorse, Yukon, et à Yellowknife, Territoires du Nord-Ouest.

Aux termes de ce plan, de $500,000 à $700,000 seront prêtés chaque année dans chaque territoire à des entreprises déjà établies ou en cours de lancement.

Le gouvernement a créé ce programme parce que les petites entreprises au nord du 60e parallèle ne pouvaient en général avoir accès à des sources de capitaux ou de crédit suffisantes pour financer les investissements plus élevés que la moyenne exigés dans les opérations septentrionales. Les sources de crédit existantes dans les territoires, comme les banques à charte, n'ont pu satisfaire les besoins particuliers des petites entreprises de cette région.

Des affaires diverses, hôtels, blanchisseries et restaurants, services municipaux et petites industries manufacturières pourront bénéficier de ces fonds. Les taux d'intérêt seront propres à permettre l'auto-gestion du plan, seuls les frais d'administration découlant des conseils de gestion prodigués étant absorbés par le gouvernement fédéral.

Seuls les résidents des deux territoires peuvent prétendre à des prêts.

Pour tout renseignement complémentaire, écrire à:

M. le Directeur,
Services des relations territoriales,
Ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien,
400 ouest, avenue Laurier,
Ottawa (4e), Ontario.

LE PROGRAMME DES ROUTES D'ACCÈS DES RESSOURCES DU NORD

Ce programme des routes d'accès aux ressources du Nord faisait partie de la politique des routes dans le Nord approuvé par le Conseil du Trésor dans son proès-verbal numéro 641318 en date du 11 août 1965.

It provides for the payment of federal financial assistance to resource developers towards the cost of constructing roads to serve their projects. Assistance is available on three scales, depending on the type of road built and the nature of the project to which it provides access.

1. *Tote Trails*—are low standard access roads, including winter roads, towards which assistance may be granted up to 50% of the cost of construction, but the federal contribution is not to exceed $20,000.

2. *Initial Access Roads*—are built to established standards; they usually serve a project that is in the exploratory or early developmental stage, and assistance is based on the lesser of 50% of the cost of construction, 5% of a maximum $100,000 if the project is exploratory or $500,000 if it is primarily developmental in nature and,

3. *Permanent Access Roads*—are permanent all-weather high standard roads intended to serve a project in its pre-production, production or operation stage, for which assistance is available up to 2/3's of the cost of construction, but not to exceed 15% of the resource developer's investment in the project or $40,000 per mile.

Statistics on an annual basis, on this program are as follows:

Initial and Permanent Access Roads

Year	Number of Approved Applications	Approved Assistance
1966-67	1	$ 43,000
1967-68	5	1,744,748
1968-69	3	332,000
1969-70	1	18,750
1970-71	11	587,208

Tote Trails 1970-71 Only

Location	Number of Approved Applications	Commitments
N.W.T.	10	$ 98,452
Y.T.	18	100,000

A maximum of $100,000 is authorized for each Territory and is included in the 1971-72 estimates.

PROSPECTORS' ASSISTANCE PROGRAM

This program was introduced in 1962 and has been well received. Under the program a prospector, prospecting for minerals in the Yukon Territory or the Northwest Territories, may—providing he spends at least 60 days in the field and submits a diary of his activities—receive up to $900 each year to help finance his prospecting venture. A number of mineral discoveries have been made by persons while on the program.

Il prévoit le versement une aide financière fédérale à des entreprises d'exploitation des ressources afin de contribuer au coût des constructions des routes déservant leur exploitation. Trois niveaux d'aide sont offerts selon le type de routes construites et la nature de l'exploitation déservie.

1. *Sentiers de portage*—il s'agit de routes d'accès de piètre qualité, y compris les routes d'hiver; une aide équivalent jusqu'à 50 p. 100 du coût de construction peut être octroyée mais la contribution fédérale ne doit pas dépasser 20,000 dollars.

2. *Routes d'accès initiales*—ces routes sont construites selon des normes établies; elles déservent habituellement une exploitation qui est à l'état des exploitations ou de la mise en œuvre primaire; l'aide est basée sur le moindre des montants suivants: 50 p. 100 du coût de construction, 5 p. 100 d'un maximum de 100,000 dollars s'il s'agit d'une entreprise d'exploration ou de 500,000 dollars s'il est essentiellement au niveau de la mise en œuvre.

3. *Routes d'accès permanentes*—ce sont des routes permanentes tout ciment de première qualité construite afin de déservir une exploitation au niveau de la préproduction, de la production ou de l'exploitation; peut-être offerte une aide s'élevant jusqu'à 2/3 du coût de construction, mais ne dépassant pas 15 p. 100 de l'investissement de l'entreprise de l'exploitation des ressources dans l'exploitation ou 40,000 dollars par mille.

Les statistiques annuelles concernant ce programme sont comme suit:

Routes d'accès permanentes et initiales

Année	Nombre de demandes approuvées	Aide approuvée
1966-67	1	$ 43,000
1967-68	5	1,744,748
1968-69	3	332,000
1969-70	1	18,750
1970-71	11	587,208

Sentiers de portage—1970-1971 seulement

EMPLACEMENT	Nombre de demandes approuvées	ENGAGEMENT
T.N.-O.	10	$ 98,452
T.Y.	18	100,000

Un maximum de 100,000 dollars est autorisé pour chaque territoire; il est compris dans les prévisions de 1971-1972.

PROGRAMME D'ASSISTANCE AUX PROSPECTEURS

Ce programme a été proposé en 1962 et il a été très bien reçu. En vertu du programme un prospecteur, cherchant du minerai dans les territoires du Yukon et dans les territoires du nord ouest,—pourvu qu'il reste au moins 60 jours au travail et qu'il présente un contrat de ces activités—recevant jusqu'à 900 dollars chaque année pour l'aider à financer son travail de prospection. Un certain nombre de découverte de minerai ont été faites par des personnes pendant le programme.

$60,000 is normally authorized each year for the program and the number of participants and actual expenditures in recent years are as follows:

	Yukon Participants	N.W.T. Participants	Assistance Paid
1970	34	27	$44,066
1969	25	26	35,728
1968	26	35	39,893
1967	26	41	48,088
1966	17	28	27,550

NORTHERN MINERAL EXPLORATION ASSISTANCE PROGRAM

The Northern Mineral Exploration Assistance Program is designed to provide financial assistance toward the cost of mineral and oil and gas exploration activity in the Yukon and Northwest Territories.

The Program is governed by the Northern Mineral Exploration Assistance Regulations, P.C. 1966-1641, as amended by P.C. 1967-2223.

The object of the Program is to stimulate greater interest in the mineral resources of northern Canada and to intensify the pace of northern mineral exploration activity—by underwriting the higher cost of northern operations, thereby reducing the risk capital investment inherent in northern mineral exploration operations.

The Program was started in 1967-68, but was suspended in July, 1969 because it was oversubscribed. It was resumed on June 22, 1970. When suspended, seventy-one (71) applicants had received assistance or commitments of assistance for eighty-eight (88) exploratory programs. Since June 22, 1970, the number of applicants has increased to ninety-one (91) for one hundred and eight (108) exploratory programs by March 31, 1971.

In 1971-72, $2,000,000 has been included in the Departmental approved estimates for the continuation of the program until March 31, 1972.

NORTHERN RESOURCE AIRPORT PROGRAM

The Resource Airports Program was approved by Treasury Board on Minute number 647905 at its meeting of November 22, 1965. The type of airports to which it refers are:

(a) Airports built in the Territories to assist in *initial* exploratory activity and to locate mineral and other natural resources.

(b) Airports built in the Territories during the *pre-production* phase of resource exploration.

Exploratory Airports

Federal government assistance is available to defray fifty per cent of the cost of an exploratory airport up to a maximum expenditure of $20,000. Where the full cost of

60,000 dollars sont normalement accordés chaque année pour le programme et le nombre de participants et les dépenses réelles au cours des dernières années se répartissent comme suit:

	Participants du Yukon	Participants des T.N.-O.	Aide Payée
1970	34	27	$44,066
1969	25	26	35,728
1968	26	35	39,893
1967	26	41	48,088
1966	17	28	27,550

PROGRAMME D'ASSISTANCE POUR L'EXPLORATION DU MINERAI DANS LE NORD CANADIEN

Le programme d'assistance pour l'exploration du minerai dans le Nord canadien est conçu pour apporter l'aide financière aux travaux d'exploration de minerai, de pétrole et de gaz naturel au Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.

Le programme est soumis aux règlements de l'assistance pour l'exploration du minerai dans le Nord canadien, C.P. 1966-1641 amendé par le C.P. 1967-2223.

Le programme a pour objet de susciter l'intérêt aux ressources minières du Nord canadien et d'accélérer l'exploration du minerai dans le Nord canadien en partageant les frais d'exploration dans le Nord canadien, réduisant de ce fait l'investissement en capital-risque inhérent aux travaux d'exploration de minerai dans le Nord canadien.

Le programme a été mis en œuvre en 1967-1968, mais les travaux ont été interrompus en 1969, parce que le programme a été surpassé par souscription. Le 22 juin 1970 les travaux ont repris. Lorsque les travaux étaient interrompus, soixante et onze (71) solliciteurs avaient reçu de l'aide ou des engagements financiers pour quatre-vingt-huit (88) programmes d'exploration. Depuis le 22 juin 1970, les solliciteurs sont au nombre de quatre-vingt-onze (91) pour cent huit (108) programmes d'explorations d'ici le 31 mars 1971.

En 1971-1972, 2 millions de dollars ont été inclus dans les prévisions approuvées du ministère pour la continuation du programme jusqu'en mars 1972.

PROGRAMME DES AÉROPORTS D'ACCÈS AUX RESSOURCES DU NORD CANADIEN

Le programme des aéroports d'accès aux ressources du Nord canadien a été approuvé par le Conseil du trésor au procès-verbal numéro 647905 au cours de la réunion du 22 novembre 1965. Voici les genres d'aéroports qu'il mentionne:

(a) Aéroports construits dans les Territoires du Nord-Ouest pour faciliter les premiers travaux d'exploration et pour découvrir les minerais et les autres ressources naturelles.

(b) Aéroports construits dans les Territoires du Nord-Ouest au cours de l'étape de pré-production de l'exploration des ressources.

Aéroports d'exploration

Le gouvernement fédéral accorde une aide financière pour payer 50 p. 100 des frais d'un aéroport d'exploration jusqu'à concurrence de $20,000. Lorsque le coût total d'un

such an airport exceeds $40,000, the private cost-sharing interest will bear the full cost in excess of this amount.

Preproduction Airports

Federal government assistance is available to defray fifty per cent of the cost of preproduction airport up to a maximum federal expenditure of $100,000 per airport. The private company will contribute the balance and will bear fully any airport construction cost exceeding $200,000.

Work done by the private company prior to entry into a cost-sharing agreement may sometimes be accepted for cost-sharing purposes, but only if the initial application for assistance is received by the Department of Indian Affairs and Northern Development before the work is started, and then only if the work qualifies for assistance under the conditions prescribed in the subsequent agreement.

Both categories of airports are to be built to the standards considered adequate by the Department of Transport for the airports' intended use. The private company has the responsibility for construction, maintenance, and operation of the airport in either category. Airports constructed under this policy are to be available for public use at all reasonable times.

Statistics on an annual basis, on this program since it was approved on November 22, 1965, are:

Year	Number of approved applications	Expenditure
1966-67	1	$ 8,200
1967-68	4	34,100
1968-69	5	117,325
1969-70	7	53,125
1970-71	7	101,030

A maximum of $160,000 is authorized for this purpose, and is included in the 1971-72 estimates.

YUKON TERRITORY & NORTHWEST TERRITORIES TAX INCENTIVES FOR COMPANIES OPERATING IN THE TERRITORIES

1. There is no sales tax in either territory.

2. Motive fuel taxes are lower in both territories than the provincial average rate. The following tables illustrates this point.

	Motive Fuel Tax Rates		
	Gasoline ¢/gal.	Diesel ¢/gal.	Aviation ¢/gal.
Yukon (1971)	11	13	2
Northwest Territories (1971)	14	15	2.5
Ave. Province (1970)	18.8	21.8	2.7

3. There are no specific tax incentives as such.
May 26, 1971

aéroport de ce genre dépasse $40,000, les intérêts privés qui partagent les frais se chargeront de payer l'excédent de ce montant.

Aéroports de pré-production

Le gouvernement fédéral accorde une aide financière pour payer 50 p. 100 des frais d'un aéroport de pré-production jusqu'à concurrence de $100,000 par aéroport. La société privée paiera le reste et se chargera de payer les frais de construction d'un aéroport qui dépasseraient $200,000.

Le travail entrepris par une société privée avant que celle-ci fasse partie d'un programme de frais partagés peut être accepté aux fins des programmes à frais partagés seulement si le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien a reçu la première demande d'aide avant le début des travaux et seulement si les travaux ont droit à une aide financière selon les conditions prescrites dans l'accord subséquent.

Les deux catégories d'aéroports devront être construites suivant les normes qui seront établies par le Ministère du Transport pour l'utilisation qu'on a voulu faire de ces aéroports. Une société privée a la charge de la construction, de l'entretien et de l'exploitation de l'aéroport compris dans une ou l'autre des catégories. Des aéroports construits au cours de l'application de cette politique devront être mis à la disposition du public aux heures raisonnables.

Les statistiques qui ont été faites sur une base annuelle et relative à ce programme qui a été sanctionné le 22 novembre 1965 se lisent comme suit:

Année	Nombre des demandes approuvées	Dépenses
1966-67	1	$ 8,200
1967-68	4	34,100
1968-69	5	117,325
1969-70	7	53,125
1970-71	7	101,030

Un montant maximum de 160,000 dollars est affecté et inclus dans le budget des dépenses de 1971-1972.

TERRITOIRES DU YUKON ET DU NORD-OUEST STIMULANTS FISCAUX POUR LES SOCIÉTÉS OPÉRANT DANS CES TERRITOIRES

1. Il n'existe aucune taxe de vente dans ces territoires.

2. Les taxes sur les carburants de véhicules sont moins élevées dans ces territoires que la moyenne des taxes provinciales correspondantes. Les tableaux suivants illustrent ce point.

	Taux de taxation des carburants de véhicules		
	Essence ¢/gal.	Diesel ¢/gal.	Aviation ¢/gal.
Yukon (1971)	11	13	2
Les Territoires du Nord-Ouest (1971)	14	15	2.5
Moyenne provinciale (1970)	18.8	21.8	2.7

3. Il n'existe pas comme tel des stimulants fiscaux particuliers. Le 26 mai 1971.

APPENDIX "N"

Mr. Borrie
Standing Committee on Indian Affairs and Northern Development

May 20, 1971 meeting.

What is the present status of the Tall Grass people at Finlay Forks who were affected by the construction of the Bennett Dam?

About twenty families are affected by the construction of the Bennett Dam. Four familites have decided to relocate to the Parsnip River Reserve where they would be close to a school and other conveniences, while others appear to be undecided. Mr. Nick Prince a member of the Union of British Columbia Indian Chiefs has been detained by the Department to talk to each family in their own language and ensure they are aware of all important implications in arriving at their decisions on where they want to move. Mr. Prince's survey will tell us with reasonable assurance what the people want to do so that departmental assistance can be provided.

The move is expected to be completed this summer.

APPENDIX "O"

Mr. Watson
Standing Committee on Indian Affairs and Northern Development

May 20, 1971 meeting.

Mr. Watson asked that a report be made on representations to the effect that the $70.00 per year clothing allowance, provided in Alberta, was inadequate and that some persons froze to death last winter.

Eligible recipients of Social Assistance are provided with funds with which to purchase clothing at the same rates as are other residents of the province. These rates per month are as follows:

Children	0-6 years	$ 8.00
Children	7-11 years	9.00
Children	12-20 years	10.00
Men	Over 21 years	8.00
Women	Over 21 years	9.00

Additional funds can be provided to meet unusual circumstances, such as the loss of clothing in a fire.

Officers of the Department are not aware of anyone having frozen to death because of a lack of clothing. They are sure they would have heard, had such a tragic event occurred. They are aware of an unfortunate situation in which a teenaged girl died of exposure on the Fox Lake reserve early in the winter, but her death was the result of not wearing, rather than not having, adequate clothing. The girl left the house lightly clothed, expecting to be out of the house for only a few minutes. However, she met a friend and started out for a place some distance away without returning home for heavier clothing. After having walked for a while she decided she was inadequately clothed to proceed, and left the friend to return. She died of exposure before reaching home.

APPENDICE «N»

M. Borrie
Comité des affaires indiennes et du développement du Nord canadien

Séance du 20 mai 1971

Quel est le statut actuel de la population Tall Grass à Finlay Forks qui a été touchée par la construction du barrage Bennett?

Vingt familles environ sont touchées par la construction du barrage Bennett. Quatre familles ont décidé de se déplacer dans la réserve de Parsnip River où ils seraient proches d'une école et d'autres installations, alors que d'autres familles semblent indécises. Le Ministère a retenu M. Nick Prince, membre de l'Union des chefs indiens de la Colombie Britannique, afin de discuter avec chaque famille dans sa propre langue et s'assurer qu'elles saisissent bien toutes les conséquences de leurs décisions quant au choix de leur nouvelle résidence. L'enquête de M. Prince nous révélera avec suffisamment de certitude la volonté de la population afin que le Ministère puisse prêter son concours.

On s'attend à ce que le déplacement soit terminé cet été.

APPENDICE «O»

M. Watson
Comité permanent des affaires indiennes et du développement du Nord canadien

Séance du 20 mai 1971

M. Watson a demandé qu'un rapport soit rédigé en ce qui concerne les instances disant que l'allocation vestimentaire annuelle de $70, fournie dans l'Alberta, était insuffisante et que certaines personnes sont mortes de froid l'automne dernier. Les bénéficiaires faisant droit à l'Assistance sociale reçoivent, pour l'achat de vêtement, les mêmes taux de prestations que les autres résidents de la province. Les taux mensuels sont les suivants:

Enfants	de 0 à 6 ans	$ 8.00
Enfants	de 7 à 11 ans	9.00
Enfants	de 12 à 20 ans	10.00
Hommes	de plus de 21 ans	8.00
Femmes	de plus de 21 ans	9.00

Des prestations supplémentaires peuvent être accordées dans des circonstances exceptionnelles, telle que la perte des vêtements par suite d'un incendie.

Les agents du Ministère n'ont pas connaissance d'un décès dû au froid par suite du manque de vêtement. Ils sont convaincus qu'ils auraient eu connaissance d'un tel cas s'il était survenu. Ils sont au courant du cas malheureux où une fillette d'une dizaine d'année est morte de froid dans la réserve de Fox Lake au début de l'hiver, mais sa mort n'était pas due au fait qu'elle n'avait pas de vêtements appropriés, mais qu'elle n'était pas suffisamment vêtue. La fillette a quitté son domicile légèrement vêtue, pensant demeurer au dehors quelques minutes seulement. Cependant, elle rencontra une amie et s'en alla plus loin sans retourner chez elle pour se vêtir chaudement. Ayant ainsi marché un certain temps, elle décida qu'elle était insuffisamment protégée contre le froid pour continuer sa route et elle quitta son amie pour s'en retourner chez elle. Elle mourut de froid avant d'atteindre son domicile.

APPENDIX "P"

Mr. Watson

Standing Committee on Indian Affairs and Northern Development

Meeting of May 25, 1971

Has an assessment been made of the number and types of jobs which will be required for the construction of a pipeline and the training required to fill these jobs? What planning is now being carried out for training potential workers on the basis of this assessment?

Answer

An assessment of the number and types of jobs required for the construction phase of a pipeline in the Mackenzie Valley is given in the following appendices:

1. Labour estimate by job classification for construction force required to build a pipeline in Mackenzie Valley.

2. Labour estimate by job classification for camp staff required for construction phase of pipeline.

3. Estimated total labour force, including building trades, carpenters, electricians, labourers, concrete workers, riggers, etc. A break down of labour by skills in the building trades will not be available until construction methods, route, etc., are established.

4. Estimated labour for the operational phase.

Labour requirements of the transportation industry to move materials, supplies and men is unknown and is not included in these estimates.

The arrangements being made for training northern residents for these jobs are:

1. The information about the estimated labour force has been made to Territorial Governments, the other agencies who, with Canada Manpower, are responsible for training. Because a possible date for construction to commence is not known, training agencies are reluctant to start any major training programs. Training started now and completed within one year, with no permanent job at end of training period, could be a waste of time and effort as the trainee would lose his learned skills if they were not put into use for two or three years.

2. The Government of the Nortwest Territories has put into effect various job orientation and basic upgrading programs which are in the communities. Such courses are geared to provide people with a basic education and knowledge which will encourage and assist them in seeking employment in various capacities.

3. The ongoing training and upgrading programs conducted by the Territorial Governments and Canada Manpower will prepare a number of northern residents for employment on the construction of a pipeline.

4. At the Fort Smith Vocational Training Centre northern residents receive basic upgrading (up to Grade 8 standing) in carpentry, basic electricity, plumbing, auto mechanics. The heavy equipment course at the same school offers skill training in truck driving, cat operating, grader operating, back

APPENDICE «P»

M. Watson

Comité permanent des Affaires Indiennes et du développement du Nord canadien Réunion du 25 mai 1971

A-t-on fait la répartition des emplois selon leur nombre et leur catégorie qui sera exigée pour la construction d'une pipeline et pour l'instruction exigée pour remplir ces emploi? Quel projet sera mis à exécution pour l'éducation des travailleurs éventuels en se basant sur cette répartition?

Réponse

On trouve, dans les appendices suivants, une classification des emplois selon qui ont leur nombre et leur genre requise pour la période de construction d'une pipeline dans la Vallée du Mackenzie:

1. Évaluation du travail par catégories professionnelles de la main-d'œuvre nécessaire à la construction d'une pipeline dans la Vallée du Mackenzie.

2. Évaluation du travail par catégories professionnelles du personnel des camps nécessaire à la période de construction d'une pipeline.

3. Évaluation de toute la main-d'œuvre comprenant les ouvriers du bâtiment: les menuisiers, les électriciens, les manœuvres, les ouvriers compétents, les mâteurs etc. Il n'y aura pas d'arrêt du travail tant que des méthodes de construction et les routes ne seront pas établies.

4. Évaluation du travail pour la période des opérations.

Exigences du travail de l'industrie du transport pour déplacer les matériaux, les fournitures et ces calculs ne comprennent pas les travailleurs.

Les dispositions qui ont été prises pour préparer les résidents du Nord à ces travaux sont:

1. Les gouvernements territoriaux, les autres agences qui, avec la main-d'œuvre du Canada sont responsables de l'information ont reçu les informations concernant l'évaluation de la main-d'œuvre. Parce que la date à laquelle doivent commencer les travaux de construction n'est pas encore fixée, le bureau de l'information sont peu disposés à commencer les programmes d'enseignement. Si la période d'enseignement commençait maintenant et se terminait avant un an, sans aucun emploi permanent à la fin de cette période d'enseignement, ce serait une perte de temps et d'efforts car celui qui a reçu cette formation perdrait sa compétence technique s'il ne la met pas en pratique avant deux ou trois ans.

2. Le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest a mis en vigueur divers programmes d'orientation pour le travail et de perfectionnement dans les communautés. Ces cours ont pour but de donner aux gens une éducation de base et une connaissance qui les encouragera et les aidera à chercher du travail dans plusieurs domaines.

3. L'enseignement en cours et les programmes de perfectionnement qui relèvent des gouvernements territoraux et de la Main-d'œuvre du Canada vont préparer un certain nombre de résidents du Nord qui travailleront sur la construction d'une pipeline.

hoe operating, shovel operating. All such skills will be required on the construction of a pipeline.

5. The Canadian Pipeline Contractors Association, Canada Manpower, Territorial Government and Departmental staff have had some discussions pertaining to the more specialized skills associated with pipeline construction. The Pipeline Contractors Association are prepared to assist in the development of courses to prepare northern residents for employment as welders helpers and as the operators of some of the special equipment used in pipelining.

6. With reference to the operational phase of the pipeline the employment and training agreement being prepared will make the owner-operator of the line responsible for the training required to equip northern residents for such positions.

4. Au Centre de formation professionnelle de Fort Smith les étudiants reçoivent des cours fondamentaux de perfectionnement (jusqu'au niveau de la 8ième année) en menuiserie, en électricité, en plomberie et en mécanique automobile. Le cours de machinerie lourde à la même école offre un enseignement pour la conduite des camions, le fonctionnement de la machinerie lourde, le fonctionnement de trieurs de minerai, pour le fonctionnement d'un tracteur à soc arrière et pour le fonctionnement de la pelle mécanique. On aura besoin de ces compétences pour la construction d'une pipeline.

5. L'Association canadienne des entrepreneurs de pipelines, le Centre de la main-d'œuvre du Canada, le gouvernement territorial et le personnel du ministère ont eu des discussions concernant les compétences les plus spécialisées associées à la construction des pipelines. L'Association des entrepreneurs de pipelines est prête à prêter son assistance au développement des cours qui formeront les résidents du Nord pour le travail comme aide soudeur et comme opérateur des équipements spéciaux utilisés dans la construction des pipelines.

6. En se rapportant à la période d'exploitation de la pipeline les conventions pour l'emploi et la formation qui ont été préparées rendront le propriétaire exploitant la ligne responsable de la formation dont ont besoin les résidents du Nord pour remplir de tels postes.

MANPOWER REQUIREMENT FOR OPERATIONAL PHASE
PROPOSED MACKENZIE VALLEY NATURAL GAS TRANSMISSION LINE

Divisional Headquarters		Qualifications
1	Division Manager	—graduate engineer
1	Division Engineer	—graduate engineer
1	Personnel Manager	—Pipeline and personnel background
1	Safety Inspector	—graduate engineer
1	Chief Clerk	
3	Stenographers	
8		

District Headquarters		Qualifications
1	District Superintendent	—graduate engineer
1	Foreman	—years of pipeline experience and/or technical training, high school education
1	Chief Technician	—technical school and experience on pipeline
6	Control Technicians	—training on the job, technical school and experience. High school education
2	Communications Technicians	—high school and technical school
2	Corrosion Technicians	—high school and technical school
2	Office Clerks	
2	Storemen	—experience in pipeline stores
2	Mechanics	—diesel and internal combustion
1	Welder	—5 or 6 years on pipeline
4	H.E. Operators	—all types of equipment
12	Utility men	—semi-skilled labourers
36		

Total per district 36 x 3 districts equals *108* employees.

Air Support		
5	pilots	—commercial
5	flight engineers	—certificate
10		

Division	8
Districts	108
Air Support	10
	126 total labour force

EXIGENCE EN MAIN-D'ŒUVRE POUR FIN D'EXPLOITATION
PROJET DU PIPE-LINE DE GAZ NATUREL DANS LA VALLÉE DU MACKENZIE

Administration centrale de la division		Compétences:
1	Directeur de la division	—ingénieur diplômé
1	Ingénieur de la division	—ingénieur diplômé
1	Directeur du personnel	—expérience dans la construction de pipe-line et dans l'administration du personnel
1	Agent de sécurité	—ingénieur diplômé
1	Chef de bureau	
3	Sténographes	
—		
8		

L'administration centrale de district		Compétences:
1	Directeur général	—ingénieur diplômé
1	Contremaître	—plusieurs années d'expérience avec des pipe-lines ou formation technique, instruction secondaire
1	Technicien en chef	—école technique et expérience dans le domaine de la pipe-line
6	Techniciens de contrôle	—formation sur les lieux, école technique et expérience, instruction secondaire
2	Techniciens en communication	—instruction secondaire et école technique
2	Techniciens en corrosion	—instruction secondaire et école technique
2	Magasiniers	—expérience dans les magasins de pipe-line
2	Mécaniciens	—expérience avec les moteurs diesel et à combustion interne
1	Soudeur	—cinq ou six années d'expérience dans le domaine des pipe-lines
4	Conducteurs de machinerie lourde	—toute sorte de machineries lourdes
12	Hommes à tout faire	—travailleurs semi-spécialisés
—		
36		

Total par district 36 x 3 districts égale *108* employés.

Personnel de soutien aérien		
5	pilotes	—commerciaux
5	ingénieurs de vol	—agréés
—		
10		

Division	8
Districts	108
Personnel d'appui aérien	10
	126 total de l'effectif de la main-d'œuvre

ESTIMATED TOTAL LABOUR FORCE FOR CONSTRUCTION MACKENZIE VALLEY PIPELINE

Pipeline Construction ONLY

500 per Spread × 8	=	4,000
Camp Staff (Cooks, etc.)	=	800
Building Trades (Compressor Stations, etc) Estimated	=	500
		5,300

No estimate available at this time for labour required to transport and position men, materials and supplies that are required.

Labour Requirement—Camp Staff
Construction Phase of Pipeline

Cooks (trained and experienced)	125
Assistant Cooks (trained or experienced)	500
Camp Attendants (untrained)	125
Camp Managers (trained and experienced)	9
Camp Accountants (trained)	18
Field Supervisors (experienced)	2
Superintendent	1
Field Technicians	8
	788

MANPOWER REQUIREMENT FOR CONSTRUCTION PHASE OF PROPOSED MACKENZIE VALLEY NATURAL GAS TRANSMISSION LINE

Classification	Number/Spread
Supervision and Administration	30
Equipment Operators	90
Equipment Mechanics	15
Equipment Service and Apprentices	20
Truck Drivers	45
Bus Drivers	15
Welders and Fitters	85
Welders' Helpers and Apprentices	90
Common Laborers	100
Skilled Laborers	10
	500

It is estimated that from 8 to 9 spreads will be required to construct that portion of the pipeline that will be in the Yukon Territory and Northwest Territories—4,000 to 4,500 men.

This estimate for construction force *only*.

PRÉVISIONS DE LA MAIN-D'ŒUVRE EMPLOYÉS POUR LA CONSTRUCTION DU PIPE-LINE DE LA VALLÉE DU MACKENZIE

Construction du pipeline SEULEMENT

500 par équipe × 8	=	4,000
Personnel du chantier (cuisiniers, et autres membres)	=	800
Ouvriers du bâtiment (postes de compression et autres) prévu	=	500
		5,300

Nous n'avons pas d'évaluations à l'heure actuelle sur la main-d'œuvre exigée pour le transport et l'installation des hommes, matériaux et approvisionnements, nécessaires.

Besoins d'hommes—Personnel du chantier
Stade de la construction du pipeline

Cuisiniers (formés et expérimentés)	125
Aides-cuisiniers (formés ou expérimentés)	500
Gardiens de chantier (inexpérimentés)	125
Directeurs de chantier (formés et expérimentés)	9
Comptables de chantier (formés)	18
Surveillants en place (expérimentés)	2
Chef des travaux	1
Techniciens en place	8
	788

BESOINS EN MAIN-D'ŒUVRE POUR LA PHASE DE CONSTRUCTION DU GAZODUC DE LA VALLÉE DU MACKENZIE

Catégories	Nombre par équipe
Supervision et administration	30
Conducteurs de machines	90
Mécaniciens sur machines	15
Entretien du matériel et apprentis	20
Conducteurs de camions	45
Conducteurs d'autobus	15
Soudeurs et ajusteurs	85
Apprentis-soudeurs et aides	90
Manœuvres	100
Ouvriers qualifiés	10
	500

On estime qu'il faudra 8 ou 9 équipes pour la construction de la partie du gazoduc qui se trouvera dans le Territoire du Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest, soit de 4,000 à 4,500 hommes.

Cette estimation porte *uniquement* sur la main-d'œuvre de construction.

APPENDIX "Q"

Question by Mr. Orange, May 25, 1971
Construction Contracts via the Dempster Highway to the Mackenzie Highway to Tuktoyaktuk.
Fiscal Year 1971-72

1. *Location*

Yukon mile 123 (Ogilvie River Bridge) north east to mile 166, (Dempster Highway).

Contractor

T.A. Klemke & Sons, Edmonton, Alberta.

APPENDICE «Q»

Question posée par M. Orange, le 25 mai 1971.
Contrats de construction par la grande route de Dempster vers la grande route de Mackenzie jusqu'à Tuktoyaktuk
Année financière 1971-1972

1. *Emplacement*

Territoire du Yukon, mille 123 (Pont de la Rivière Ogilvie) nord-est jusqu'au mille 166, (grande route de Dempster).

Entrepreneur

T. A. Klemke & Sons, Edmonton, Alberta.

Contract Value
$2,895,939
Estimated Value used in 1971-72 financial estimates—
$3,000,000

2. *Location*
Northwest Territories—Inuvik mile 964 south to mile 931, (Mackenzie Highway).
Contractor
Cattermole & Terethewey Co., Vancouver, B.C.
Contract Value
$3,919,446
Estimated Value used in 1971-72 financial estimates
$5,520,000 for road construction, mile 965-900. However, due to re-routing of Dempster-Mackenzie Link now only constructing 33 miles south of Inuvik.

3. *Location*
Northwest Territories—Fort McPherson mile 330 to Arctic Red River mile 364. (Dempster-Mackenzie link)
Contractor
Tenders called. Low bid by Watsko Construction Co., Hazelridge, Manitoba.
Contract Value
$4,438,700
Estimated Value used in 1971-72 financial estimates
$6,595,000 for road construction, ferry and bridges, mileage 330-390. However, due to re-routing of Dempster-Mackenzie Link, now only constructing 34 miles. No consideration to ferry at this time.

4. *Location*
Yukon—Ogilvie River Bridge—mile 123
Contractor
Department of National Defence
Contract Value
$600,000
Estimated Value used in 1971-72 financial estimates
$680,000.

APPENDIX "R"

Question by Mr. Paproski, May 25, 1971.
WAGE DIFFERENTIALS IN NORTHERN CANADA AND NORTHERN USSR

It is difficult to compare wages, incentive payments and other benefits offered to attract Canadian workers into northern Canada, with those offered to Soviet workers to the Soviet Far North. Terence Armstrong makes an attempt to compare incentive payments for construction workers in Yakutsk, Fairbanks and Yellowknife, claiming that for the construction workers, the best deal appears to be Yakutsk while the worst condition for construction workers exists in Yellowknife. (Appendix 'A').

In an attempt to have a better understanding of the Soviet incentive program, attached as Appendix 'B' is "The Background to the 1968 Soviet Decree on Privileges for Northern Workers". Two maps have also been includ-

Valeur du contrat
$2,895,939
Valeur estimée utilisée dans les prévisions budgétaires financières de 1971-1972.
$3,000,000

2. *Emplacement*
Territoires du Nord-Ouest, Inuvik, mille 964 sud à mille 931, (grande route Mackenzie).
Entrepreneur
Cattermole & Terethewey Co., Vancouver, C.-B.
Valeur du contrat
$3,919,446
Valeur estimative utilisée dans les prévisions budgétaires financières de 1971-1972.
$5,520,000 pour la construction de la route, du mille 965 au mille 900. Toutefois, à cause du nouveau tracé de la jonction Dempster-Mackenzie, l'entrepreneur ne construit maintenant que 33 milles au sud de Inuvik.

3. *Emplacement*
Territoires du Nord-Ouest—Fort McPherson, mille 330 à Arctic Red River mille 364. (Jonction Dempster-Mackenzie).
Entrepreneur
Appel d'offres. L'offre la plus basse a été faite par Watsko Construction Co., Hazelridge, Manitoba.
Valeur du contrat
$4,438,700
Valeur estimative utilisée dans les prévisions budgétaires financières de 1971-1972.
$6,595,000 pour construction de la route, d'un bac et de ponts, du mille 330 au mille 390. Toutefois, à cause du nouveau tracé de la Jonction Dempster-Mackenzie, l'entrepreneur construit seulement 34 milles. Il n'est pas question d'un bac pour le moment.

4. *Emplacement*
Yukon—Ogilvie River Bridge—mille 123
Entrepreneur
ministère de la Défense nationale
Valeur du contrat
$600,000
Valeur estimative utilisée dans les prévisions budgétaires financières de 1971-1972.
$680,000

APPENDICE «R»

COMPARAISON ENTRE LES SALAIRES DU NORD CANADIEN ET DU NORD SOVIÉTIQUE

Il est difficile de comparer les salaires, les stimulants et autres avantages offerts à la main d'œuvre canadienne pour l'inciter à se rendre dans le nord du Canada, avec ceux des travailleurs soviétiques dans le grand nord russe. M. Terence Armstrong tente de comparer les stimulants accordés aux ouvriers de la construction à Yakutsk, Fairbanks et Yellowknife, disant que les meilleures conditions semblent prévaloir, en ce qui a trait à ces ouvriers, à Yakutsk tandis que les conditions les moins avantageuses pour ces mêmes ouvriers se trouvent à Yellowknife. (Appendice «A»).

En vue de mieux comprendre le programme de stimulants soviétiques, on a annexé sous forme d'appendice

ed showing the zones where additional northern increments are paid in addition to the workers' basic salary.

Appendix 'C' lists the basic average salaries paid in the Soviet Union and the Northern differentials can be calculated by using Map 2 found in Appendix 'B'.

Appendix 'D' deals with some of the prevailing rates of tradesmen paid in Northern Canada:

Table 1 Tradesmen's Wages, Anvil Mines and Cominco Mines;

Table 2 Prevailing rates of pay—Tradesmen with Yukon Territorial Government and Northwest Territories Government;

Table 3 Yukon Rates of Pay for Private Business;

Table 4 Prevailing Rates of pay for federal tradesmen—Arctic Quebec;

Table 5 Northern Posting Incentives;

Table 6 Housing policy for Cominco and Anvil Mines;

NOTES

REGIONAL WAGE DIFFERENTIALS IN ALASKA, NORTHERN CANADA AND NORTHERN USSR, 1966

[By Terence Armstrong, Scott Polar Research Institute.]

The object of this note is to compare the incentive payments and other benefits offered to attract workers into northern regions of the United States, Canada and the USSR.

It is necessary to distinguish an incentive payment from a cost-of-living allowance. Only in the USSR are incentive rates (*severnyye nadbavki*=northern increments) as well as cost-of-living allowances (*rayonnyye koeffitsienty*=regional coefficients) specified by legislation. In capitalist countries, the employer pays what is necessary to hire his labour; compensation for the higher cost of living is included, explicitly or implicitly. This fraction has to be evaluated and excluded from the comparison.

While it would be desirable to make a detailed comparison over all northern areas and over the whole range of employment, the extent of local variation would make this a large and difficult task. Here, the comparison will be limited to one locality in each territory and to one job. The localities are Fairbanks, Yellowknife and Yakutsk. These three places are at broadly similar latitudes, 62°-65°N, and all are administrative and communications centres, remote both from the national capital and from principal industrial regions. The job is building (contract construction), and the rate of pay is that quoted in statistical handbooks under the general heading for the industry (ie, the mean for the various grades of worker in the industry).

It will be seen from the table that in 1966 the Fairbanks builder received the biggest incentive initially, though this may be partly offset by the seasonal nature of the work. His incentive would be exceeded by that of the Yakutsk builder after eight years' work in the north. Subsequent Soviet legislation has improved the position

«B», une étude intitulée «Historique du décret soviétique de 1968 sur les privilèges accordés aux travailleurs du nord». Deux cartes accompagnent cette étude indiquant les régions où un supplément de salaire est accordé aux ouvriers en supplément de leurs salaires de base.

L'appendice «C» fournit un état des salaires moyens des travailleurs de l'Union Soviétique et les différences des salaires nordiques peuvent être calculées au moyen de la carte 2 figurant à l'appendice «B».

L'appendice «D» concerne certains taux de salaire payés aux artisans dans le Nord canadien:

Tableau 1 Salaires des artisans, Anvil Mines et Cominco Mines;

Tableau 2 Taux actuel des salaires—artisans attaché au gouvernement territorial du Yukon ou à celui des Territoires du Nord-Ouest;

Tableau 3 Taux des salaires des entreprises privées du Yukon;

Tableau 4 Taux actuel des salaires pour les artisans fédéraux dans l'Arctique québécois;

Tableau 5 Stimulants pour affectation dans le nord;

Tableau 6 Politique de logement de la Cominco et de la Anvil Mines;

NOTES

DIFFÉRENCES DE SALAIRES RÉGIONAUX EN ALASKA, CANADA DU NORD ET L'URSS DU NORD, 1966

(par Terence Armstrong, Institut Scott de recherche polaire.)

Le but de cette note est de comparer les primes d'encouragement et autres versements destinés à attirer les travailleurs dans les régions septentrionales des États-Unis, du Canada et de l'URSS.

Il est nécessaire de faire une distinction entre une prime d'encouragement et une indemnité de coût de la vie. Il n'y a qu'en URSS que les taux d'encouragement (*severnyye nadbavki*=augmentation du nord) et les indemnités de coût de la vie (*rayonnyye koeffitsienty*= coefficients régionaux) sont déterminés par la loi. Dans les pays capitalistes, l'employeur paie ce qui est nécessaire pour louer la force de travail du travailleur; la compensation pour la chèreté de la vie est comprise, explicitement ou implicitement. Il faut évaluer cette fraction et l'exclure de la comparaison.

Bien qu'il serait souhaitable d'effectuer une comparaison détaillée entre toutes les régions septentrionales et entre tous les emplois, mais les nombreuses différences locales rendraient cette tâche importante et difficile. Par conséquent, la comparaison sera limitée à une localité dans chaque territoire et à un emploi. Les localités sont Fairbanks, Yellowknife et Yakutsk. Ces trois endroits sont situés à peu près aux mêmes latitudes, 62°—65° nord, ce sont des centres administratifs et de communications éloignés à la fois de la capitale nationale et des principales régions industrielles. L'emploi est dans la construction (construction contractuelle), et le taux de salaire est celui indiqué dans les manuels de statistiques sous le titre général pour l'industrie (c'est-à-dire, la moyenne des différents niveaux dans l'industrie).

On remarquera dans le tableau qu'en 1966, les constructeurs de Fairbanks ont reçu la prime d'encourage-

of the Yakutsk builder by reducing the time interval between rises in incentive differential from two years to one year, so that he would, with effect from 1 January 1968, draw ahead after four years' work. The Yellowknife worker is by far the worst off of the three.

The comparison must, however, take into account certain benefits, which are not easily measured in money, and which are found in all three places. In the USSR they are specified in legislation: free travel to and from the north for the worker and his family, additional paid leave with some free travel, earlier pension entitlement, the right to retain accommodation in the south. In Fairbanks there are subsidized travel and housing for some workers and faster promotion prospects, sometimes to artificially created senior posts. In Yellowknife, there is some subsidized travel, housing and heating. It is likely that the most valuable benefits in kind are at Yakutsk, with Fairbanks second and Yellowknife last. At Yellowknife, a major attraction to the worker is the negative one of weak trade union representation, which leads to easy entry and the possibility of working long hours and so of earning more than in the south.

ment la plus forte à l'origine, bien que ceci puisse être en partie compensé par la nature saisonnière du travail. Après huit années de travail dans le Nord, la prime du travailleur de Fairbanks est moindre que celle du travailleur de Yakutsk. La législation soviétique ultérieure a amélioré la condition du travailleur de Yakutsk en réduisant l'intervalle de temps entre les plafonds de la différences d'encouragement de deux ans à un an, par conséquent, la date d'entrée en vigueur étant le premier janvier 1968, le travailleur de Yakutsk viendra en première position après quatre années de travail. Celui de Yellowknife est de loin le moins bien payé des trois.

Néanmoins, la comparaison doit tenir compte de certains avantages qui ne s'évaluent pas facilement en argent, que l'on retrouve aux trois endroits. En URSS, ces avantages sont précisés dans la législation: voyages gratuits du nord et vers le nord pour le travailleur et sa famille, congé payés supplémentaires avec une partie du voyage gratuite, droits à la retraite anticipée, droits de garder un logement dans le sud. A Fairbanks, certains travailleurs perçoivent des allocations de voyage et de logement et peuvent avoir un avancement plus rapide, quelquefois pour des postes de cadre créés artificiellement. A Yellowknife, il y a quelques allocations de voyage, de logement et de chauffage. Il est vraisemblable que ce soit Yakutsk qui accorde les avantages en nature les plus importants. Fairbanks étant le second et Yellowknife venant en dernier. A Yellowknife, l'encouragement principal au travailleur est un encouragement négatif, une représentation syndicale faible, ce qui permet de trouver du travail facilement, de faire des heures supplémentaires et par conséquent de gagner plus que dans le sud.

RATES OF PAY OF A BUILDING WORKER IN 1966

	United States	Canada	USSR						
National average	US $3.87 per hour[1]	Cdn $2.81 per hour[4]	R117 per month[6]						
Northern centre	$6.90 per hour[2] (Fairbanks)	$2.45 per hour[5] (Yellowknife)	Under 2 yr	2-4 yr	4-6 yr	6-8 yr	8-10 yr	over 10 yr	service in north (Yakutsk)
			R 150	161	171	182	193	203 (max)	per month[7,8]
			(including separately calculated 40 per cent cost of living and 10-50 per cent variable incentive differentials)						
Additional cost of living in north as per cent of a.	52 per cent[3] = $2.01 per hour	30 per cent[5] = 84c per hour	40 per cent[9] = R47						
Incentive (disincentive) −(a+c) as per cent of a+c	$1.02 per hour = 17 per cent	($1.20) per hour = (33 per cent)	R (14) = (9 per cent)	(3) (2 per cent)	7 4 per cent	18 11 per cent	29 18 per cent	39 24 per cent	per month

NOTES

Key to table on p. 340

1. *Statistical Abstract of the United States*, 1967, p. 226.

2. G. W. Rogers, personal communication. Although this figure is an average for the calendar year, it reflects some seasonality, that is, some workers work only a few months for high pay, because there are fewer jobs in winter. The extent to which this happens cannot be determined from the figures reported. The *average* hours worked per week at Fairbanks for the year 1966 was 42.5, compared to the national average of 37.6, so it is clear that the Fairbanks works more overtime.

3. There are varying figures for this. But if the intention is to find out how much extra a family accustomed to a particular standard of living must pay to preserve that standard, the best answer is given in Bureau of Labor Statistics. *Annual costs and comparative indexes of budgets for three living standards for a four-person family. Anchorage, Alaska, spring 1967*, where the moderate standard family (the middle of the three) at Anchorage is found to require 141 per cent of the city average in the United States. Fairbanks is 8 per cent higher than Anchorage (Bureau of Labour Statistics *Index of intercity differences in the cost of equivalent goods and services. Anchorage, Fairbanks, Juneau and Ketchikan . . .*). The first of these figures is not available for 1966, but the figure for spring 1967 is likely to be close to the truth.

4. *Canada Year Book*, 1968, p 167-68.

5. Director of Information Services, Government of the Northwest Territories, private communication, 30 April 1968. The cost-of-living figure is a rough guide rather than the result of statistical analysis.

6. *Narodnoye khozyaystvo SSSR v 1968 g* [*Economy of the USSR in 1968*]. Moscow, 1969, p 556.

7. Yefimov (1967), p 177.

8. *Polar Record*, Vol. 13, No. 87, 1967, p 771.

9. Yefimov (1967), p 56. Forty per cent is the allowance made for the higher cost of living in Yakutsk, and not necessarily the higher cost itself. Yefimov also states (p 56) that this allowance was insufficient.

TAUX DE SALAIRE D'UN OUVRIER DE LA CONSTRUCTION EN 1966

	États-Unis	Canada	USSR						
Moyenne nationale	ÉU $3.87 par heure[1]	Can. $2.81 par heure[4]	R117 par mois						
Centre Nord	$6.90 par heure[2] (Fairbanks)	$2.45 par heure[5] (Yellowknife)	Moins de 2 ans.	de 2 à 4 ans	de 4 à 6 ans	de 6 à 8 ans	de 8 à 10 ans	plus de 10 ans	Service dans le Nord (Yakutsk)
			R 150	161	171	182	193	203 (max)	par mois [7,8]
			(y compris une prime séparée de 40 p. 100 pour cherté de vie et des différences de stimulants variables de 10 à 50 p. 100)						
Cherté de vie supplémentaire dans le Nord exprimée en pourcentage de a.	52 p. 100[3] = $2.01 par heure	30 p. 100[5] = 84c par heure	40 p. 100[9] = R47						
Stimulant et contre-stimulant—(a+c) exprimé en pourcentage de a+c	$1.02 par heure =17 p. 100	($1.20) par heure =(33 p. 100)	R (14) = 9 p. 100)	(3) (2 p. 100)	7 4 p. 100)	18 11 p. 100)	29 18 p. 100)	39 24 p. 100	par mois

NOTES

Clé du tableau de la page 340

1. Statistical Abstract of the United States, 1967, page 226.

2. G. W. Rogers: communication personnelle. Bien que ce chiffre représente une moyenne pour l'année civile, il reflète une certaine fluctuation saisonnière, c'est-à-dire que certains ouvriers travaillent quelques mois seulement à un taux de salaire élevé, car il y a moins d'emplois l'hiver. On ne peut déterminer l'étendue de ce phénomène à partir des chiffres mentionnés. La moyenne des heures de travail hebdomadaire à Fairbanks, au cours de l'année 1966, était de 42.5 alors que la moyenne était de 37,6, ce qui indique clairement que l'ouvrier de Fairbanks met plus d'heures supplémentaires.

3. Les chiffres à ce propos sont variables. Si l'on veut savoir le montant additionnel qu'une famille doit payer pour maintenir le niveau de vie auquel elle est accoutumée, on trouvera la meilleure réponse dans les statistiques du Bureau du travail. Voir Annual costs and comparative indexes of budgets for three living standards for a four-person family. Anchorage, Alaska, printemps 1967, qu'une famille de «niveau moyen» (représentant la moyenne des trois familles envisagées) a besoin, en Alaska, d'un montant égal à 141% de celui d'une ville moyenne des États-Unis. Fairbanks est de 8% plus cher que Anchorage (statistiques du Bureau du travail, Index of intercity differences in the cost of equivalent goods and services, Anchorage, Fairbanks, Juneau and Ketchikan . . .). Le premier de ces chiffres n'est pas connu pour 1966, mais le chiffre pour le printemps 1967 se rapprocherait vraisemblablement de la vérité.

4. Annuaire du Canada, 1968 page 1967-1968.

5. Directeur des services d'information, gouvernement des Territoires du Nord-ouest, communication privée du 30 avril 1968, Le chiffre du coût-de-vie est un indicatif approximatif plutôt que le résultat d'une analyse statistique.

6. Narodnoye khozyaystvo SSSR v 1968 g (Économie de l'URSS en 1968. Moscou 1969 page 556.

7. Yefimov (1967), page 177.

8. Polar Record, Vol 13, No. 87, 1967, page 771.

9. Yefimov (1967), page 56. Quarante p. cent représente l'allocation de certains devis à Yakutsk, et non pas nécessairement la cherté de vie elle-même. Yefimov dit également (page 56) que cette allocation était insuffisante.

This example seems to show that Yellowknife finds less difficulty in attracting building workers than either Fairbanks or Yakutsk. This is in itself plausible because Yellowknife is the closest of the three to a major population centre and probably offers better physical conditions, by comparison with the south, than the other two.

The situations at Fairbanks and at Yakutsk are about equally expensive for the employer. If incentives on this scale are required to retain labour, one may note in passing the utility of the Soviet system of awarding them on a sliding scale that increases with time. But Tussing (1969) has argued that the high hourly pay of construction workers in Alaska is itself a factor in generating a high cost of living, and that this has been the fault of the federal government as the largest direct or indirect employer. Interestingly, there is some reason to suppose that the Soviet Government may have brought about a similar situation in Yakutsk (and no doubt elsewhere). Despite the theoretical possibility that the Soviet Government can standardize wage rates in its command economy, there has been wide disparity in rates for the same job in the Yakutsk region (builders were specifically mentioned), with Moscow employers paying higher rates than local employers (*Polar Record,* 1966). This would probably tend to force rates up to the higher level. If this has indeed happened, it will be interesting to compare Soviet and American methods of dealing with the situation.

Cet exemple semble prouver que Yellowknife éprouve moins de difficultés à attirer les ouvriers de la construction que Fairbanks ou Yakutsk, ce qui est plausible car Yellowknife est la plus proche des trois villes d'une agglomération urbaine importante et elle offre de meilleures conditions physiques, comparées à celles du sud, que les deux autres villes.

Les conditions à Fairbanks et à Yakutsk sont à peu près aussi chères pour l'employeur. Si les stimulants de cet ordre sont requis pour retenir la main-d'œuvre, on pourrait noter en passant l'utilité du système soviétique d'accorder ces stimulants suivant une échelle mobile qui augmenterait avec le temps. Tussing (en 1969) a cependant soutenu que le salaire horaire élevé des ouvriers de la construction en Alaska est par lui-même un facteur de la cherté de vie et la responsabilité en incombe au gouvernement fédéral en tant qu'employeur direct ou indirect le plus important. Il est intéressant de souligner qu'il y a peut-être une raison de supposer que le gouvernement soviétique a possiblement créé une situation pareille à Yakutsk et sans doute ailleurs. En dépit de la possibilité théorique que le gouvernement soviétique, dans une économie dirigée a d'uniformiser les taux de salaire, une grande disparité a régné dans la région de Yakutsk dans les taux de salaire pour un même travail (les ouvriers de la construction ont été spécifiquement mentionnés), les employeurs de Moscou payant des salaires plus élevés que les employeurs locaux (Polar Record, 1966). Cette situation tendrait probablement à accroître les taux jusqu'au palier plus élevé. Si tel a été le cas, il serait intéressant de comparer les méthodes soviétiques et américaines adoptées à l'égard de cette situation.

REFERENCES

Polar Record. 1966. Labour turnover in Yakutskaya ASSR. *Polar Record,* Vol. 13, No. 83, p 205-07.

Polar Record. 1968. Labour in northern USSR. *Polar Record,* Vol. 14, No. 89, p. 215-17.

Tussing, Arlon R., Fischer, R. W. and Erion, Gene. 1969 *Studies on Alaska regional inflation.* Anchorage, Federal Field Committee for Development Planning in Alaska.

Yefimov, I. K. *and others, eds.* 1967. *Trudovyye resursy Yakutskoy* ASSR [*Labour resources of Yakutskaya* ASSR. Yakutsk, Knizhnoye Izdatel'stvo.

RÉFÉRENCES

POLAR RECORD. 1966. Labour turnover in Yakutskaya ASSR. Polar Record, vol. 13, no. 83, page 205 à 207.

POLAR RECORD, 1968. Labour in northern USSR. Polar Record, Vol. 14, No. 89, p. 215-217. inflation. Anchorage, Federal Field Committee for Development Planning in Alaska.

YEFIMOV, 1. K. and others, eds. 1967. Trudovyye resursy Yakutskoy ASSR (Labour resources of Yakutskaya ASSR). Yakutsk, Kinzhnoye Izdatel'stov.

REINDEER HUSBANDRY IN MAGADANSKAYA OBLAST

[Based on papers by V. I. Dzodzikov, V. N. Andreyev and M. I. Papernov in N. A. Shilo, ed. *Problemy razzvitiya proizvoditel'nybh sil Magadanskoy oblasti,* Tom, 3, 1969, p. 58-68, and on P. S. Zhigunov, ed. *Severnoye olenevodstvo. Indaniye 2-oye,* Moscow, 1961, p. 317, 319, 327.]

Magadanskaya Oblast', which includes Chukotskiy Natsional'nyy Okrug, total area 1.22 million km², or four-fifths the size of Alaska, has been used for reindeer husbandry for centuries, and has now a greater density of reindeer than almost any other part of the USSR.

Present position

On 1 January 1968, there were reported to be 722,000 domesticated reindeer in the Oblast': 470,000 on collective farms, 213,000 on state farms, and 39,000 privately

ÉLEVAGE DU RENNE DANS LA RÉGION DE MAGADANSKAYA

(A partir d'une publication de V. I. Dzodzikov, V. N. Andreyev et de M. I. Papernov in N. A. Shilo, ed. Problème du développement des forces productrices de la région de Magadanska, Tome 3, 1969, pp. 58-68, et sur P. S. Zhigunov, ed. Élevage nordique des rennes, 2e relevé, éd. Moscou, 1961, pp. 317, 319, 327.)

La région de Magadanska qui comprend le district national de Chukotskly, superficie globale de 1.22 millions de kilomètres carrés, ou les quatre-cinquièmes de la superficie de l'Alaska, a servi à l'élevage des rennes depuis des siècles et comprend une plus forte densité de rennes que toute autre région de l'URSS.

Situation actuelle

Le premier janvier 1968, selon le rapport, il y avait 722,000 rennes domestiqués dans l'Oblast', dont 470,000 dans les fermes collectives, 213,000 dans les fermes d'État

owned. This total represented an increase of 47 per cent over the 1958 figure. The meat yield in 1967 is stated to have been over 15,000 tons (evidently living weight), an increase of more than 100 per cent since 1958. If it is assumed that rather under half a living-weight figure is marketable meat (an assumption made in Zhigunov's book, quoted above), then this amount of meat would be sufficient for 110,000 persons at the Soviet nutritional norm of 62 kg of dressed meat per person per year. This number of people represented 45 per cent of the population of the Oblast' in 1959, but the population has risen since then.

The improved figures over the last ten years are ascribed to several factors. One is the move to reduce nomadism among herders. This has been an aim of Soviet policy for many years, and it is not yet fully achieved in this area. However, houses have been built for herders at grazing centres and along the migration routes, and over-snow vehicles are provided. Another factor is the existence of a corps of 270 veterinary personel (doctors, 'feldshers' and 'zootechnicians'), among them 88 members of north Siberian peoples. Scientific study of pastures, under the direction of such able and experienced botanists as V. N. Andreyev, has clearly helped also. Selection in breeding has started, but only recently.

No doubt a significant reason for the sharp increase in reindeer numbers and meat yield is the profitability of reindeer husbandry. Increases in the selling price of meat were approved in the early 1960's and again in 1967. As a result, on state farms, 100 kg of meat now costs R72 to produce and sells for R150 (75c or 6s per pound at the surrent official exchange rate, but much less in terms of purchasing power). At best, five or six herders can produce 50-60 tons of high quality meat (living weight) a year.

Room is seen for much further improvement. Troubles with warbles and stinging flies are not solved. The herds suffer unplanned losses, averaging ten percent a year, due to disease, predators and wandering. The labour force, largely native, is not easily replenished, as the young people prefer to go to the towns. Over-snow vehicles, electric generators, and radio equipment are not in adequate supply, and hides are often lost through incorrect treatment and bad storage.

The future

The figure of 722,000 reindeer represents 85 per cent of the supposed optimum (845,000) for the pasturelands of the Oblast'. Increase to 780,000, with a meat yield of 24,000 tons a year (again living weight, presumably) is planned for the "near future". However, further expansion to one million and more is thought possible by Andreyev for the following reasons: the optimum figure of 845,000, which is based on detailed studies on the ground, can be increased.

et 39,000 appartenant à des particuliers. Le chiffre total représente une augmentation de 47 p. 100 par rapport aux données de 1968. La production de viande en 1967 a officiellement atteint au-delà de 15,000 tonnes (poids des animaux en vie) soit une augmentation de plus de 100 p. 100 par rapport à 1958. Mettons que la viande qui peut être mise sur le marché représente moins de la moitié du poids des animaux en vie (hypothèse avancée dans un livre de Zhigunov, cité plus haut), cette quantité de viande serait donc suffisante pour 100,000 personnes selon les normes alimentaires soviétiques où figurent 62 kilogrammes de viande préparée par personne chaque année. Ce chiffre (110,000) représentait 45 p. 100 de la population de l'Oblast en 1965. La population a cependant augmenté depuis.

L'amélioration au cours de la décennie précédente de ces chiffres s'explique par plusieurs facteurs. Entre autres, la tendance à la baisse du nomadisme chez les gardiens de troupeaux. Cette tendance a été depuis plusieurs années une des tendances de la politique soviétique mais elle n'a pas encore été complètement réalisée dans cette région. Toutefois, des maisons ont été construites pour les gardiens de troupeaux dans les centres de pâturage et le long des routes de migration. De plus, des véhicules pour aller sur la neige ont été fournis. Entre autres facteurs, il y a également l'existence d'un personnel vétérinaire de 270 personnes (médecins, «feldshers» et «zootechnicians»), parmi lesquels on compte 88 Sibériens. Des études scientifiques sur les pâturages, par des savants botanistes comme M. V. N. Andreyev, ont énormément contribué. On a cependant commencé la sélection des races que tout récemment.

Il est évident qu'une des raisons importantes qui explique l'augmentation en flèche du nombre de rennes et l'accroissement de la production de viande est la rentabilité de l'élevage du renne. Les augmentations du prix de vente de la viande ont été approuvées au début des années 1960 et en 1967. En conséquence, dans les fermes d'État, il en coûte aujourd'hui 70 roubles pour produire un gramme de viande qui se vend à 150 roubles (75 cents ou 6 s. la livre au taux d'échange officiel à l'heure actuelle, mais beaucoup moins en terme de pouvoir d'achat), ou mieux, cinq ou six gardiens de troupeaux peuvent produire de 50 à 60 tonnes de viande de haute qualité (poids en livres) par année.

Il y a encore place pour une amélioration marquée. Le problème des tumeurs dus aux larves l'oestre et des mouches n'est pas encore résolu. Les pertes non prévues de têtes de bétail, représentent environ 10 p. 100 des pertes annuelles et sont causées par la maladie, les rapaces et l'égarement. La main-d'œuvre, en grande partie indigène, ne se remplace pas facilement car les jeunes préfèrent immigrer à la ville. Les véhicules auto-neige, les générateurs électriques et les installations radiophoniques ne sont pas suffisants. Il y a des pertes de pelleteries dues à un traitement et à un entreposage inadéquat.

L'avenir

Le chiffre de 722,000 rennes représente 85 p. 100 du maximum évalué (845,000) pour les pâturages de l'Oblast. Dans un avenir rapproché, on prévoit une augmentation de 780,000, ce qui comprend une production de viande 24,000 tonnes par année (poids en vie, probablement). Toutefois, selon Andreyev, il peut être possible d'atteindre le chiffre d'un million pour les raisons suivantes: Le chiffre maximum de 845,000, qui est basé sur des études détaillées sur les lieux, peut être augmenté.

APPENDIX 'B'

THE BACKGROUND TO THE 1968 SOVIET DECREE ON PRIVILEGES FOR NORTHERN WORKERS.

The recently published decree on privileges granted to persons working in the Soviet "Far North" confirms that the Russians are having difficulties not only in attracting adequately trained personnel to the northern regions, but also in keeping them there for any appreciable time. This new decree is based upon the continuation and expansion of a system of incentives initiated by earlier decrees, and to some extent upon restoring incentives that had been suspended.

Incentives granted to persons working in the 'Far North' were first applied by a decree in 1932 and included such items as an increase in basic pay through the use of a northern increment, increased pension rights, and certain privileges in education and housing. Generally speaking, this policy has been adhered to in broad outline ever since, with the subsequent decrees of August 1st, 1945, 10th February, 1960 and finally of 1st January, 1968.

In comparing the decrees of 1945, 1960 and 1968, it is interesting to note that a number of incentives granted by the new decree, such as the increase in the northern increment from 80 per cent to 100 per cent in certain areas, the rate of increment at 10 per cent every six months, and others, were incentives which were actually established in 1945, and then withdrawn in 1960. In 1960, apart from certain Arctic regions, the workers' annual pay increase was reduced by 5 per cent which naturally caused much dissatisfaction. According to Slavin (A GOSPLAN member and leading Soviet northern specialist, the sharp increase in the turnover of labour in the northern regions was a direct result of this drop in northern increment. Terence Armstrong states that during the period 1959-64 for the whole of Siberia and the Soviet Far East, for every 1000 urban immigrants coming into these regions, 969 left.

In analysing the 1968 decree with the decrees of 1945 and 1960, a number of interesting facts become apparent.

1. The zones established by the 1960 decree (Map 1) differentiate between the various rates of benefit are enlarged for the 1968 (Map 2) decree and are designated as two divisions of 'The Far North', zone (1) and zone (2) and 'Regions equated to the Far North, zone (3).

2. The permitted maximum northern increment was lowered from 100 per cent (1945) to 80 per cent (1960) and then raised to 100 per cent (1968) with a maximum of only 300 roubles a month in zone (1). In zone (2) the maximum northern increment remained at 80 per cent not exceeding 240 roubles a month. In zone (3) the figures were 50 per cent and 150 roubles a month.

3. Increasing the rate at which the maximum northern increment was reached in all zones, and raising the permitted maximum in zone 1 was no doubt a reply to Soviet critics who argued that lowering the northern increment in 1960 was a prime cause for the large turnover of labour in the Soviet North.

4. The reduction in length of labour contracts from five years to three years made because the longer

APPENDICE «B»

L'ARRIÈRE-PLAN AU DÉCRET SOVIÉTIQUE DE 1968 SUR LES PRIVILÈGES POUR LES TRAVAILLEURS DU GRAND NORD

Le décret récemment publié concernant les privilèges octroyés aux personnes travaillant dans le Grand Nord soviétique confirme que les Russes ont des difficultés non seulement en attirant du personnel hautement qualifié vers les régions du Grand Nord mais aussi en les conservant pour un temps appréciable dans ces régions. Ce nouveau décret se base sur la continuation et l'extension d'un système de stimulants introduit par des décrets ultérieurs et jusqu'à un certain point rétablit les stimulants qui avaient été suspendus.

Les stimulants octroyés aux personnes travaillant dans le Grand Nord ont été tout d'abord appliqués par un décret de 1932 et comprenaient certains articles tels que l'augmentation du salaire de base par l'utilisation d'une augmentation pour les gens travaillant dans le Nord, une augmentation des droits à la retraite, et certains privilèges en matière d'éducation et de logement. Généralement parlant, on a adhéré à cette politique toujours et on y a ajouté les décrets ultérieurs du 1er août 1945, du 10 février 1960 et finalement du 1er janvier 1968.

En comparant les décrets de 1945, 1960 et 1968, il est intéressant de remarquer qu'un certain nombre de stimulants octroyés par le nouveau décret, telle que l'augmentation du *bonus* des travailleurs du Nord passant de 80 p. 100 à 100 p. 100 dans certaines régions, le taux du *bonus* à 10 p. 100 tous les six mois, et d'autres, étaient des stimulants qui ont été en fait établis en 1945, et ensuite retirés en 1960. En 1960, sauf pour certaines régions de l'Arctique, l'augmentation du salaire annuel des travailleurs a été réduite de 5 p. 100, ce qui naturellement a causé un grand mécontentement. D'après Slavin (membre du GOSPLAN et spécialiste soviétique important des questions nordiques, la forte augmentation du roulement des travailleurs dans les régions nordiques a été un résultat direct de cette chute du *bonus* accordé aux travailleurs du Nord. Terence Armstrong déclare que, au cours de la période 1959-1965 pour l'ensemble de la Sibérie et l'Extrême-Orient soviétique pour chaque 1,000 immigrants urbains qui sont venus dans ces régions, 969 les ont quittées.

En analysant le décret de 1968 avec les décrets de 1945 et 1960, un certain nombre de faits intéressants deviennent apparents.

1. Les zones établies par le décret de 1960 (Carte 1) différencient les différents taux de prestation se trouvent élargies pour le décret de 1968 (Carte 2) et sont désignées comme deux divisions du «Grand Nord», zone (1) et zone (2) et «Régions mises sur le même pied que le Grand Nord, zone (3).

2. Le maximum de la prime pour travail dans le Nord qui est alloué a été baissée de 100 p. 100 (1945) à 80 p. 100 (1960) et qui a été porté à 100 p. 100 en 1960. Le maximum était seulement de 300 roubles par mois dans la zone (1). Dans la zone (2), la prime maximale est restée à 80 p. 100 et n'excédait pas 240 roubles par mois. Pour la zone (3), les chiffres étaient de 50 p. 100 et de 150 roubles par mois respectivement.

3. Le taux croissant qu'a atteint la prime pour le travail dans le Nord dans toutes les zones, et l'accroissement de la prime maximale pour la zone (1)

period certainly tended to frighten workers away. In 1945 decree had stipulated labour contracts of three years but the 1960 decree had lengthened this to five years. The granting of privileges to persons coming to the north on their own initiative and then signing a work contract was first applied in 1960 and then extended to include payment of travelling expenses in 1968.

5. With respect to old-age pensions a significant change was made by the 1968 decree. Although one year of northern service had counted for two for pension entitlement in 1945 (reduced to one and a half in 1960), this really meant very little since the pension was granted to all workers on a universal age basis. However, the change introduced by the 1968 decree takes into account that severe climatic conditions affect people just as adversely as difficult and harmful working conditions, and makes men at 55 and women at 50 eligible for old-age pensions if they have been employed in zones (1) and (2) for 15 years or zone (3) for 20 years.

6. Other benefits, such a granting young graduating specialists a double lump sum grant for coming to work in the north, and extending certain privileges to members of families who are engaged in seasonal work, were also included in this decree.

These were the major benefits offered by the new decree but in addition, there is another wage adjustment granted northern workers which is applied to all remote regions in the Soviet Union, and not just in the north. This is called a 'regional bonus' or a 'regional coefficient' which is in essence a cost-of-living allowance. It takes the form of a percentage increase to basic pay and appears to vary between 30 and 60 per cent in zone (3) and between 40 and 100 per cent in zone (1) and (2) of the Far North.

est sans doute la réponse aux critiques des Soviétiques qui soutenaient que la dimunition de la prime en 1960 était la principlae raison pour le roulement considérable de la main-d'œuvre dans le Nord de l'Union Soviétique.

4. La réduction de la durée des contrats de travail, passant de cinq ans à trois ans, a été adoptée parce qu'une période plus longue, certainement, contribuait à effrayer les travailleurs. Le décret de 1945 avait stipulé que les contrats de travail seraient de trois ans, mais le décret de 1960 les avait prolongé jusqu'à cinq ans. En 1960, on commença à accorder des privilèges aux personnes se rendant elles-mêmes dans le Nord et signant par la suite un contrat de travail, et en 1968, on y a inclus une allocation pour les dépenses de voyages.

5. En ce qui concerne les pensions de vieillesse, le décret de 1968 a effectué des changements très importants. Quoiqu'une année de travail dans le Nord comptait pour deux années de pension en 1945 (réduit à une année et demie en 1960), ce privilège signifiait peu de choses puisque la pension était accordée à tous les travailleurs sur une base d'âge universel. Toutefois, le changement introduit par le décret de 1968 tient compte que les conditions climatiques rigoureuses touchent les gens tout aussi défavorablement que les conditions de travail ardues et pernicieuses, et rend les hommes de 55 ans et les femmes de 50 ans admissibles à une pension de vieillesse s'ils ont travaillé dans les zones (1) et (2) pour quinze ans ou dans la zone (3) pour 20 ans.

6. D'autres avantages, comme accorder aux jeunes diplômés spécialisés une double-subvention comprenant un montant global pour ceux qui viennent travailler dans le Nord et prolongeant certains privilèges aux membres de familles qui ont du travail saisonnier, c'est également compris dans ce décret.

Voilà les principaux avantages sociaux qu'accordait le nouveau décret, mais de plus, il y a un autre réajustement de salaire accordé aux travailleurs dans le Nord qui s'applique à toutes les régions éloignées de l'Union Soviétique, mais non seulement au Nord. C'est ce qu'on appelle la «prime régionale» ou le «coefficient régional» qui est essentiellement une indemnité pour le coût de la vie. Cette indemnité est accordée sous forme d'un accroissement en pourcentage de la paie normale et semble varier entre 30 et 60 p. 100 dans la zone (3) et entre 40 et 100 p. 100 dans les zones (1) et (2) situées dans le Grand Nord.

APPENDIX "C"

AVERAGE MONTHLY SALARY OF WORKERS AND EMPLOYEES (roubles).*

	1940	1960	1965	1966	1967	1968
Total in national economy	33.1	80.6	96.5	100.2	104.7	112.6
Industry (industrial productive personnel)	34.1	91.6	104.2	107.8	113.4	121.9
Including workers	32.4	89.9	101.7	104.9	109.7	118.6
Sovkhozes, subsidiary and other productive agricultural enterprises	22.0	53.8	74.6	80.0	84.4	92.1
Transport	34.8	87.0	106.0	110.5	116.6	126.0
Railway	34.2	82.9	98.7	101.5	106.3	116.0
Water	41.2	106.9	135.1	140.8	144.8	154.4
Automobile, urban electrical and other transports, loading—unloading works	34.5	88.0	107.5	112.7	119.4	128.8
Communications	28.2	62.7	74.2	75.8	78.7	88.0
Construction (personnel engaged in construction—installation works)	34.0	92.4	112.4	116.7	124.2	131.2
Including workers	31.0	89.2	108.0	112.3	119.3	127.3
In trade, public catering, material-technical supply and sale, purchases	25.0	58.9	75.2	79.7	82.8	90.6
Housing, welfare services	26.1	57.7	72.0	75.7	79.0	87.9
Health, physical culture and social security	25.2	58.9	79.0	80.8	82.3	90.0
Education and culture	32.3	69.9	93.6	95.5	96.5	102.8
Science and scientific services	47.1	105.3	116.8	119.9	123.9	129.4
Credit and state savings	33.4	70.7	86.3	89.6	93.7	103.7
State government organs, co-operative organizational organs, social organizations	39.0	86.4	105.9	111.8	114.3	118.0

*(Tsentralnoye Statisticheskoye Upravlenie CCCP. Narodnoye Khozyaystva CCCP V 1968. Central Statistical Control of the USSR National Economy of the USSR in 1968. Moskva 1969 page 556).

Fulfilling the decision of the XXIII Congress of the CPSU to raise the material welfare of the Soviet people the minimum salary of workers and employees in all branches of the national economy was increased to 60 roubles monthly. Rates of tariff of machine-operators in machine-construction, metal works enterprises and shops in all branches of the national economy were increased. Coefficients (increments), in the regions of the Far East and European North where they do not exist, were introduced to salaries of workers and employees of enterprises and organizations of a number of branches of the national economy.

In 1969 the salary of the average paid categories engaged in construction, in repair-construction works and in enterprises of the construction materials' industry was increased.

APPENDICE «C»

SALAIRE MENSUEL MOYEN DES TRAVAILLEURS ET EMPLOYÉS (en roubles)*

	1940	1960	1965	1966	1967	1968
Total de l'économie nationale	33.1	80.6	96.5	100.2	104.7	102.6
Industrie (personnel productif dans l'industrie)	34.1	91.6	104.2	107.8	113.4	121.9
Y compris les travailleurs	32.4	89.9	101.7	104.9	109.7	118.6
Sovkhoze, filiales et autres entreprises production agricole	22.0	53.8	74.7	80.0	84.4	92.1
Transport	34.8	87.0	106.0	110.5	116.6	126.0
Chemins de fer	34.2	82.9	98.7	101.5	106.3	116.0
Eau	41.2	106.9	135.1	140.8	144.8	154.4
Automobile, transport électrique urbain et autres, travaux de chargement et de déchargement	34.5	88.0	107.5	112.7	119.4	128.8
Communications	28.2	62.7	74.2	75.8	78.7	88.0
Construction (personnel travaillant dans la construction dans les travaux d'installation)	34.0	92.4	112.4	116.7	124.2	131.2
Y compris les travailleurs	31.0	89.2	108.0	112.3	119.3	127.3
Dans le commerce, les services publics, la fourniture de matériel technique, et vente, achats	25.0	58.9	75.2	79.7	82.8	90.6
Logement, services de bien-être	26.1	57.7	72.0	75.0	79.0	87.9
Santé, culture physique et sécurité sociale	25.2	58.9	79.0	80.8	82.3	90.0
Education et culture	32.3	69.9	93.6	95.5	86.5	102.8
Sciences et services scientifiques	47.1	105.3	116.8	119.9	123.9	129.4
Crédit et économie d'État	33.4	70.7	86.3	89.6	93.7	103.7
Organes gouvernementaux d'État, organes coopératifs d'organisation, organisations sociales	39.0	86.4	105.9	111.8	114.3	118.0

*(Tsentralnoye Statisticheskoye Upravlenie SSSR. Narodnoye Khozyaystva SSSR V 1968. Contrôle statistique central du l'URSS. Économie nationale de l'URSS en 1968. Moscou 1969 page 556.)

En exécution de la décision du XXIII Congrès du parti communiste de l'Union soviétique d'élever le bien-être matériel des Sociétiques le tarif des opérateurs de machines dans la construction mécanique, les entreprises métallurgiques et les ateliers de toutes les branches de l'économie nationale ont été augmentés. Les coefficients (bonus) des régions de l'Extrême-Orient et du nord de l'Europe où ils n'existaient pas, ont été introduits aux salaires des travailleurs et des employés d'entreprises et des organisations dans un certain nombre de branches de l'économie nationale.

En 1969, le salaire des catégories moyennement payées travaillant dans la construction, dans les travaux de réparation et de construction, et dans les entreprises de l'industrie des matériaux de construction a été augmenté.

APPENDICE «D»

TABLE 1
PREVAILING RATES OF PAY—Tradesmen

	ANVIL MINES	COMINCO MINES
Labourer	3.48/hr.	3.13/hr.
Repairman No. 2	4.06	3.37
Shovel Oiler	4.15	3.625
Mill operator No. 1	4.25	3.625
Truck Driver	4.34	3.37
Rotary Driller	4.44	3.725
Welder	4.63	4.11
Carpenter	4.83	4.11
H.D. Mechanic	4.83	4.11
Instrument Mechanic	4.83	4.27
Electrician	5.02	4.11
Shovel Operator	5.02	4.115

TABLEAU 1
SALAIRES COURANTS—Hommes de métier

	ANVIL MINES	COMINCO MINES
Manœuvre	3.48/hr.	3.13/hr.
Réparateur n° 2	4.06	3.37
Graisseur de pelle mécanique	4.15	3.625
Lamineur n° 1	4.25	3.625
Chauffeur de camion	4.34	3.37
Opérateur de foreuse rotative	4.44	3.725
Soudeur	4.63	4.11
Charpentier	4.83	4.11
Mécanicien H.D.	4.83	4.11
Mécanicien aux instruments	4.83	4.27
Électricien	5.02	4.115
Opérateur de pelle mécanique	5.02	4.115

TABLE 2—PREVAILING RATES OF PAY—Tradesmen

Yukon Territorial Government
Based on 40 hour work week IPA built

	START	AFTER 6 YEARS
Labourer	2.86/hr.	3.82/hr.
Truck Driver (1)	3.14	4.01
Truck Driver (2)	3.46	4.41
Auto Mechanic	3.63	4.63
Welder	3.82	4.86
Equipment Mechanic	3.82	4.86
Carpenter	4.01	5.11
Plumber	4.01	5.11
Auto Mechanic Foreman	4.01	5.11

N.W.T. Territorial Government
Based on a 40 hour work week—IPA Included

	START	TOP
Labourer	2.90/hr.	3.48/hr.
Equipment Op. (1)	3.35	4.06
Equipment Op. (2)	4.08	4.93
Equipment Mechanic	4.23	5.13
Carpenter	4.23	5.13
Plumber	4.39	5.34
Electrician	4.55	5.56
Mechanic Foreman	4.93	6.03

TABLEAU 2—SALAIRES COURANTS—HOMMES DE MÉTIER

Gouvernement du Territoire du Yukon
Semaine de 40 heures fondés sur les allocations d'éloignement

	DÉBUT	APRÈS 6 ans
Manœuvre	2.86/hr.	3.82/hr.
Chauffeur de camion (1)	3.14	4.01
Chauffeur de camion (2)	3.46	4.41
Mécanicien automobiliste	3.63	4.63
Soudeur	3.82	4.86
Mécanicien d'outillage	3.82	4.86
Charpentier	4.01	5.11
Plombier	4.01	5.11
Contremaître/Mécanicien auto	4.01	5.11

Gouvernement des Territoires du Nord-Ouest
Semaine de 40 heurse y compris s allocations d'éloilegnement

	DÉBUT	MAXIMUM
Manœuvre	2.90/hr.	3.48/hr.
Opérateur de matériel (1)	3.35	4.06
Opérateur de matériel (2)	4.08	4.93
Mécanicien d'outillage	4.23	5.13
Charpentier	4.23	5.13
Plombier	4.39	5.34
Électricien	4.55	5.56
Contremaître mécanicien	4.93	6.03

TABLE 4

PREVAILING RATES OF PAY FOR FEDERAL TRADESMEN ARCTIC QUEBEC—(40 hour week)

Classification	Que. Prov. Minimum Rate	1971 Rate Payable Montreal	Arctic Que. Basic Rate	Inclu. 4% grat. Holiday etc.
Carpenter Foreman	4.50	5.72	4.72	4.91
Carpenter	4.50	5.37	4.43	4.61
Elec. Foreman	4.60	5.99	4.82	5.01
Electrician	4.60	5.58	4.50	4.68
Plumber Foreman	4.45	6.82	4.74	4.93
Plumber	4.45	6.36	4.42	4.60
Painter Foreman	4.30	5.48	4.40	4.58
Painter	4.30	5.14	4.12	4.28
Heavy Equip. Mech	3.85	4.38	4.06	4.22
Heavy Equip. Oper	3.85	4.09	3.80	3.95
Driver	3.85	3.42	3.05	3.17
Labourer	4.05	2.72	2.58	2.68
Labourer	4.05	4.26	3.99	4.15

NB: To hourly rates add I.P.A.
Single—$.38 to $.63
Married—.60 to 1.11

TABLEAU 4

TAUX DE RÉMUNÉRATION POUR HOMMES DE MÉTIER AU NIVEAU FÉDÉRAL AU NOUVEAU QUÉBEC—(semaine de 40 heures)

Classement	Taux minimums (province de Québec)	Taux de 1971 à Montréal	Taux de base (Nouveau Québec)	Plus primes de 4 p. 100 jours de fête et autres
Contremaître en menuiserie	4.50	5.72	4.72	4.91
Menuisier	4.50	5.37	4.43	4.61
Contremaître électricien	4.60	5.99	4.82	5.01
Électricien	4.60	5.58	4.50	4.68
Contremaître en plomberie	4.45	6.82	4.74	4.93
Plombier	4.45	6.36	4.42	4.60
Contremaître peintre	4.30	5.48	4.40	4.58
Peintre	4.30	5.14	4.12	4.28
Mécanicien de machinerie lourde	3.85	4.38	4.06	4.22
Conducteur de machinerie lourde	3.85	4.09	3.80	3.95
Chauffeur	3.85	3.42	3.05	3.17
Travailleur	4.05	2.72	2.58	2.68
Travailleur	4.05	4.26	3.97	4.15

N.B.: Aux taux horaires ajoutés indemnités d'isolement
Célibataire—$.48 à $.63
Marié—.60 à $1.11

TABLE 5

NORTHERN POSTING INCENTIVES

DIAND

IPA Rates—annual rates added to salary/wage rates

	Environmental Allowance		Living Cost Differential		Fuel and Utilities	
	Married	Single	Married	Single	Married	Single
Whitehorse	$ 462	$ 264	$ 375	$ 225	$ 250	$ 150
Fort Simpson	1,254	792	375	225	—	—
Inuvik	1,254	792	625	375	550	330

DPW—Whitehorse

HEO 1 4.60/hr. + IPA $850/yr. married, $528/yr.—single
Labourer 3.91/hr. + IPA $850/yr. married, $528/yr.—single
Welder 4.72/hr. + IPA $850/yr. married, $528/yr.—single

TABLEAU 5

PRIMES AUX AFFECTATIONS DANS LE NORD

Ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien

Taux d'indemnité d'isolement—taux annuels ajoutés aux taux de rémunération/salaires

	Indemintés de milieux		Indemnités pour le coût de la vie		Essence et commodités	
	Marié	Célibataire	Marié	Célibataire	Marié	Célibataire
Whitehorse	$ 462	$ 264	$ 375	$ 225	$ 250	$ 150
Fort Simpson	1,254	792	375	225	—	—
Inuvik	1,154	792	625	375	550	330

Ministère des Travaux publics—Whitehorse
Opérateur de machinerie lourde I 4.60/h.+indemnité d'isolement $850—année marié, $528/année—célibataire.
Travailleur 3.91/h.+indemnité d'isolement $850—année marié, $528/année—célibataire.
Soudeur 4.72/h. + indemnité d'isolement $850—année marié, $528/année—célibataire.

TABLE 6

Pine Point Mine—Cominco—Pine Point, N.W.T.
Housing Policy

1. Occupants of company housing pay monthly rents of:
   $ 90 for a 2-bedroom
   100 for a 3-bedroom
   } including fuel, electricity, water and sewer
2. Employees *owning their own trailers* on company lots get $25/month service subsidy.
3. Employees in Cominco trailers gain equity in these trailers.
4. Bunk house residents pay $75/month room and board.

Anvil Mines—Faro, Yukon Territory
Employees pay—

Single family dwelling	$60/month +	heat and light
3 B-R	55/month +	heat and light
2 B-R maisonette	45/month +	heat and light
2 B-R apartment	60/month +	electricity (fuel and part of rent)
1 B-R apartment	50/month +	electricity (fuel and part of rent)

TABLEAU 6

Pine Point Mine—Cominco—Pine Point, T.N.-O.
Politique de logement

1. Les occupants des immeubles de la compagnie paient un loyer mensuel de:
   $ 90 pour un appartement qui a 2 chambres à coucher
   100 pour un appartement qui a 3 chambres à coucher
   } y compris le chauffage, l'électricité, l'eau et les égouts
2. Les employés qui ont leur propre roulotte, sur les terrains de la compagnie, reçoivent une subvention de service mensuel de $25.
3. Les employés qui vivent dans les roulottes de la Cominco gagnent des parts dans ces roulottes.
4. Les résidents des casernes paient $75 par mois pour chambre et pension.

Anvil Mines—Faro, Territoire du Yukon
Les employés paient—

Logement familial simple	$60 par mois plus le chauffage et l'éclairage
Logement qui a 3 chambres à coucher	55 par mois plus le chauffage et l'éclairage
Maisonnette qui a 2 chambres à coucher	45 par mois plus le chauffage et l'éclairage
Appartement qui a 2 chambres à coucher	60 par mois plus l'électricité (le chauffage, plus une partie du loyer)
Appartement qui a 1 chambre à coucher	50 par mois plus l'électricité (le chauffage et une partie du loyer)

Zones showing the Northern Increments provided to Workers' Basic Monthly Salaries by the Decree of 1960.

1. The Far North: Zone established in 1960 and continued to be used to the end of 1967—northern increment of 10 per cent every six months until a maximum of 80 per cent or 240 roubles a month is reached, whichever is least.

2. The Far North: Zone established in 1960 and continued to be used to the end of 1967—northern increment of 10 per cent every six months until a maximum of 80 per cent is reached or 240 roubles a month, whichever is least.

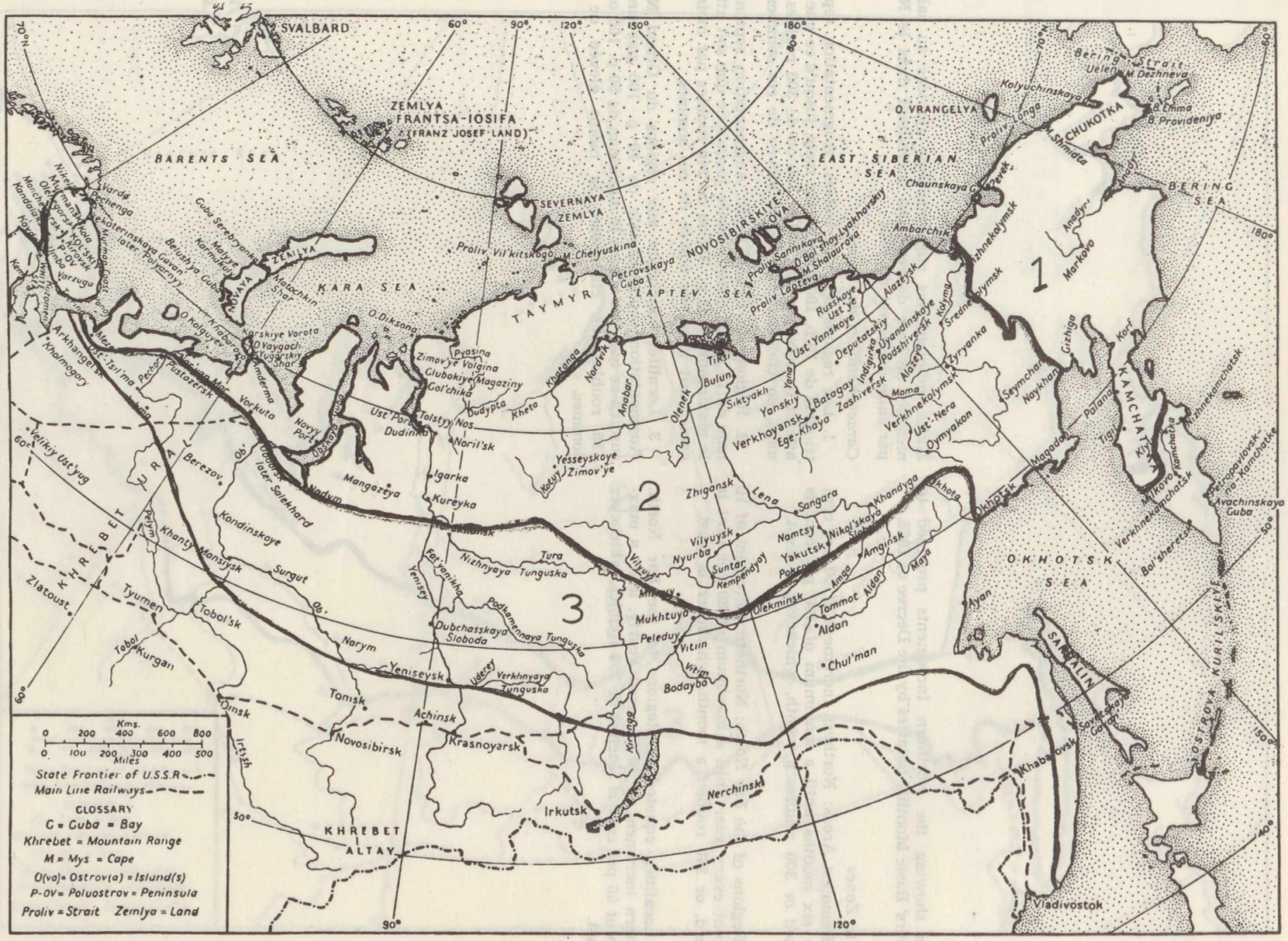
3. Regions equated to the Far North—Zone established in 1960 and continued to be used to the end of 1967—northern increment of 10 per cent every two years until a maximum of 50 per cent is reached or 150 roubles, whichever is least.

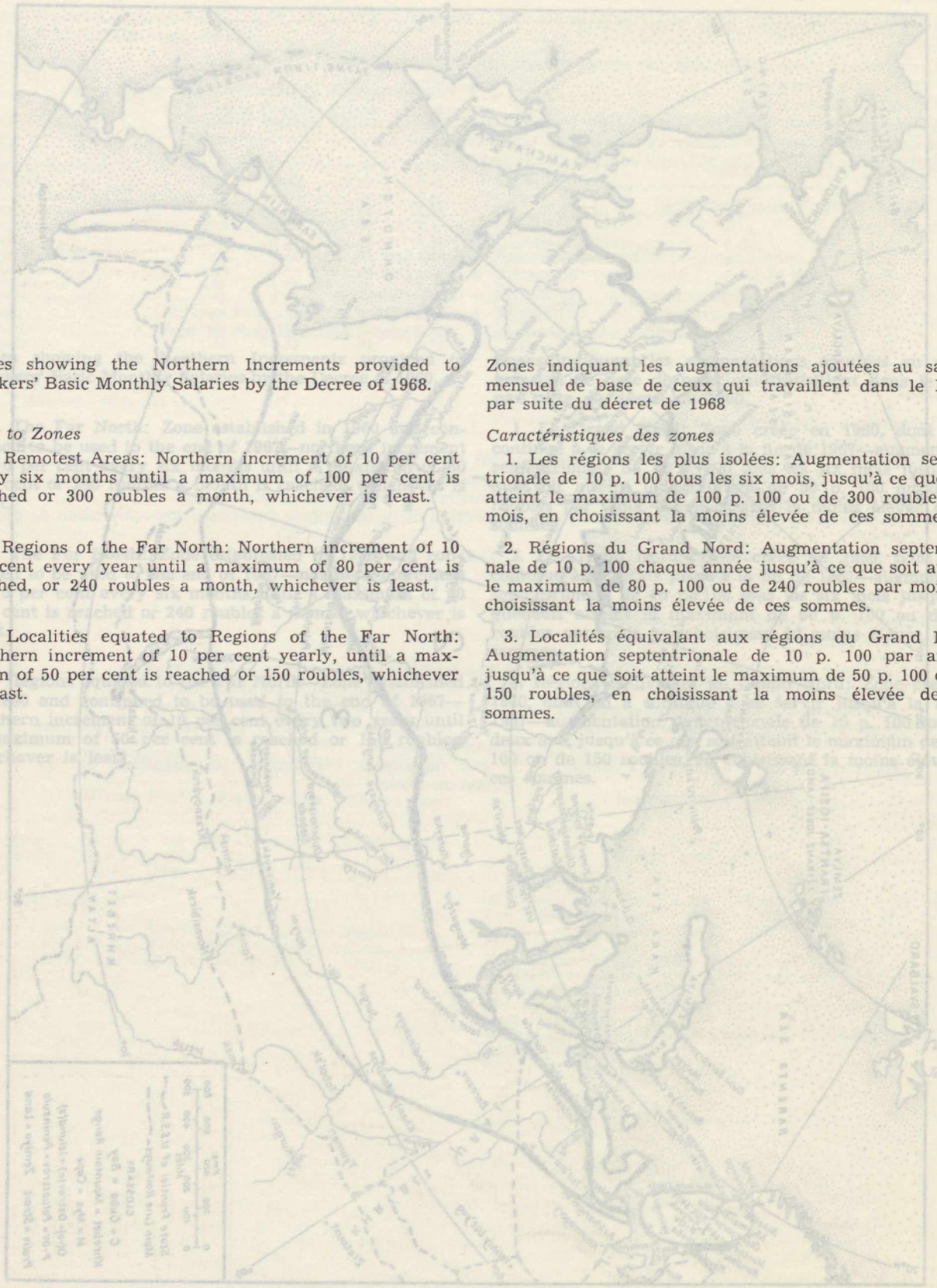
Zones indiquant les augmentations ajoutées au salaire mensuel de base de ceux qui travaillent dans le Nord, par suite du décret de 1960.

1. Le Grand Nord: Zone créée en 1960, dont on a continué à se servir jusqu'à la fin de 1967—augmentation septentrionale de 10 p. 100 tous les six mois jusqu'à ce que soit atteint le maximum de 80 p. 100 ou de 240 roubles par mois, en choisissant la moins élevée de ces sommes.

2. Le Grand Nord: Zone créée en 1960, dont on a continué à se servir jusqu'à la fin de 1967—augmentation septentrionale de 10 p. 100 tous les six mois jusqu'à ce que soit atteint le maximum de 80 p. 100 ou de 240 roubles par mois, en choisissant la moins élevée de ces sommes.

3. Régions équivalant au Grand Nord: Zone créée en 1960, dont on a continué à se servir jusqu'à la fin de 1967—augmentation septentrionale de 10 p. 100 tous les deux ans, jusqu'à ce que soit atteint le maximum de 50 p. 100 ou de 150 roubles, en choisissant la moins élevée de ces sommes.


SVALBARD
ZEMLYA FRANTSA-IOSIFA (FRANZ JOSEF LAND)
SEVERNAYA ZEMLYA
O. VRANGELYA
BARENTS SEA
KARA SEA
LAPTEV SEA
EAST SIBERIAN SEA
BERING SEA
OKHOTSK SEA
TAYMYR
NOVOSIBIRSKIYE OSTROVA
CHUKOTKA
KAMCHATKA
SAKHALIN
KURIL'SKIYE OSTROVA
Bering Strait
Proliv Vil'kitskogo
Petrovskaya Guba
Proliv Sannikova
Proliv Longa
Proliv Dmitriya Laptevykh
Chaunskaya G.
Ambarchik
Anadyr'
Markovo
Zhitnekolymsk
Srednekolymsk
Russkoye Ust'ye
Ust'yanskoye
Alazeysk
Deputatskiy
Uyandinskoye
Podshiversk
Kolyma
Cherskiy
Oymyakon
Ust'-Nera
Verkhnekolymsk
Batagay
Zashiversk
Momo
Verkhoyansk
Ege-Khaya
Yanskiy
Yana
Siktyakh
Bulun
Tiksi
Olenek
Anabar
Khatanga
Nordvik
Kheto
Tolstyy Nos
Ust'-Port
Dudinka
Noril'sk
Yesseyskoye
Katuy Zimov'ye
Igarka
Mangazeya
Kureyka
Turukhansk
Nadym
Novyy Port
Ob Bay
Yamal
Gydanskiy Poluostrov
Yuribey
Tazovskiy
Pur
Taz
Pyasina
Zimov'ye Volgina
Clubokiye
Gol'chika
Magaziny
Dudypta
Ust'-Tsil'ma
Pechora
Pustozersk
Naryan-Mar
Ardkhangelsk
Kholmogory
Onega
Mezen'
Kanin Nos
Kanin Poluostrov
Dvina
Severnaya Dvina
Vaygach
Vaygachskiy Shar
Karskiye Vorota
O. Dikson
O. Kaluyev
Arkhangel'skiy
Nenetskiy
Yamalo-Nenetskiy
Yamal Poluostrov
Belushya Guba
Malyye Karmakuly
Karmakuly
Guba Serebryanka
Malaya Zemlya
Matochkin Shar
Novaya Zemlya
Ekaterinskaya Guba
Later Polyarnyy
Murmansk
Murmanskaya Oblast'
Kol'skiy P-OV
Kandalaksha
Kem'
Belomorsko-Baltiyskiy Kanal
Onezhskoye Ozero
Petrozavodsk
Karelo-Finskaya SSR
Leningrad
Vologda
Cherepovets
Rybinsk
Gor'kiy
Kirov
Kotlas
Vyatka
Perm'
Sverdlovsk
Nizhniy Tagil
Magnitogorsk
Chelyabinsk
Kurgan
Tyumen
Tobol'sk
Tobol
Ishim
Omsk
Irtysh
Ob'
Surgut
Khanty-Mansiysk
Berezovo
Obdorsk later Salekhard
Kondinskoye
Shuryshkary
Yekaterinburg later Sverdlovsk
Zlatoust
Ufa
Orenburg
Chkalov
Orsk
Vorkuta
Velikiy Ust'yug
Kotlas
Nizhnyaya Tunguska
Podkamennaya Tunguska
Dubchasskaya Sloboda
Yeniseysk
Verkhnyaya Tunguska
Udarey
Yenisey
Yenisey Kryazh
Tura
Vilyuy
Vilyuysk
Nyurba
Suntar
Kempendyay
Mirnyy
Mukhtuya
Peleduy
Vitim
Bodaybo
Namtsy
Yakutsk
Pokrovsk
Nikol'skaya Sopka
Amga
Amginsk
Maya
Tommot
Aldan
Aldanskiy Kryazh
Chul'man
Ayan
Okhotsk
Khota
Zhigansk
Lena
Sangara
Khandyga
Magadan
Tigil'
Palana
Korf
Kichiga
Seymchan
Nayakhan
Kamchatka
Kikhchik
Klyuchi
Klyuchevskaya Sopka
Petropavlovsk-na-Kamchatke
Avachinskaya Guba
Bol'sheretsk
Verkhnekamchatsk
Nizhnekamchatsk
Olekminsk
Aldanskiy Kryazh
Stanovoy Khrebet
Nerchinsk
Khabarovsk
Vladivostok
Irkutsk
Krasnoyarsk
Achinsk
Novosibirsk
Tanlsk
Kuznetskiy Basin
Minusinsk Basin
KHREBET ALTAY
KHREBET URAL
1
2
3
Kms. 0 200 400 600 800
Miles 0 100 200 300 400 500
State Frontier of U.S.S.R.
Main Line Railways
GLOSSARY
G = Guba = Bay
Khrebet = Mountain Range
M = Mys = Cape
O(va) = Ostrov(a) = Island(s)
P-OV = Poluostrov = Peninsula
Proliv = Strait Zemlya = Land



Zones showing the Northern Increments provided to Workers' Basic Monthly Salaries by the Decree of 1968.

Key to Zones

1. Remotest Areas: Northern increment of 10 per cent every six months until a maximum of 100 per cent is reached or 300 roubles a month, whichever is least.

2. Regions of the Far North: Northern increment of 10 per cent every year until a maximum of 80 per cent is reached, or 240 roubles a month, whichever is least.

3. Localities equated to Regions of the Far North: Northern increment of 10 per cent yearly, until a maximum of 50 per cent is reached or 150 roubles, whichever is least.

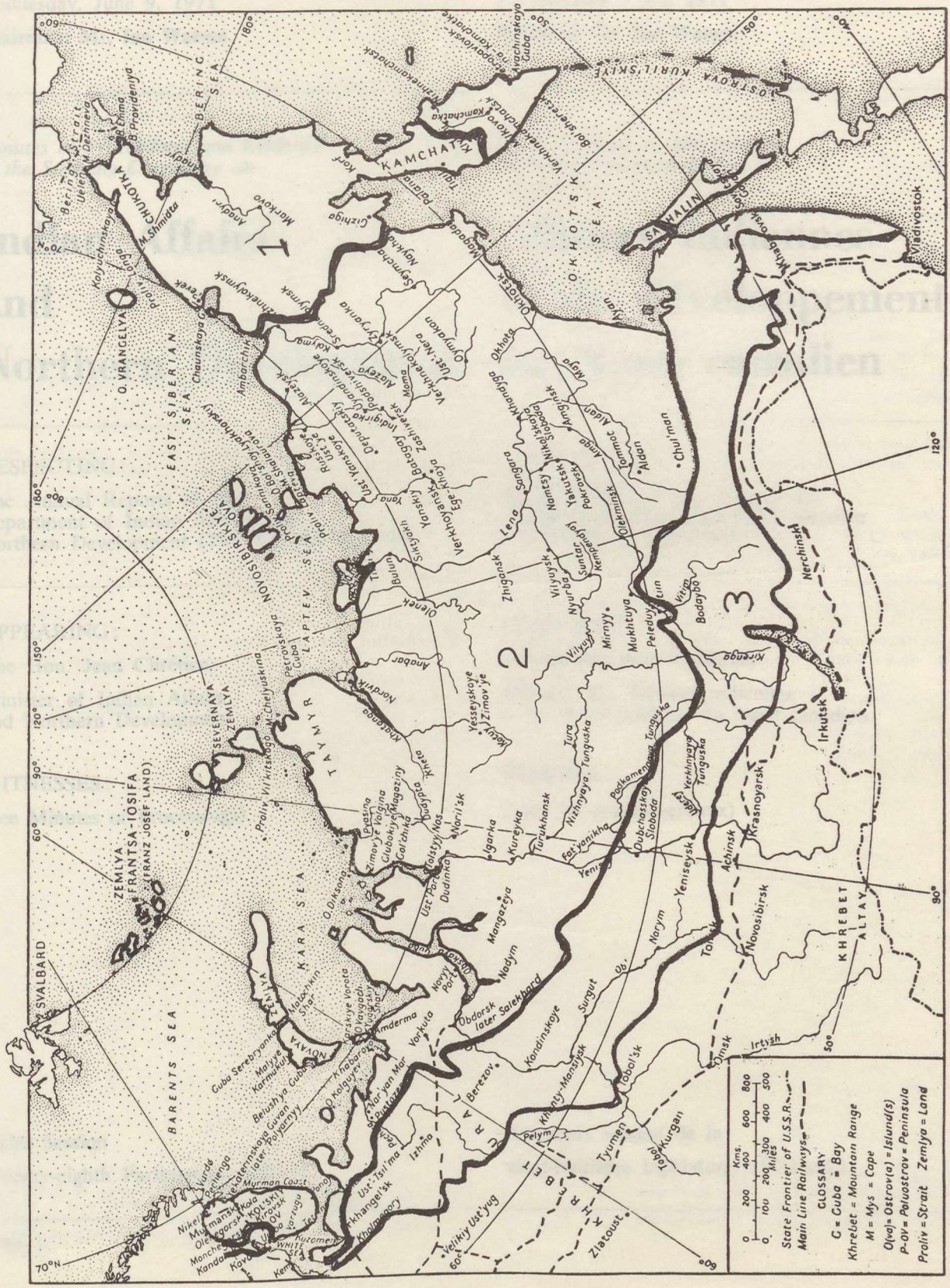
Zones indiquant les augmentations ajoutées au salaire mensuel de base de ceux qui travaillent dans le Nord, par suite du décret de 1968

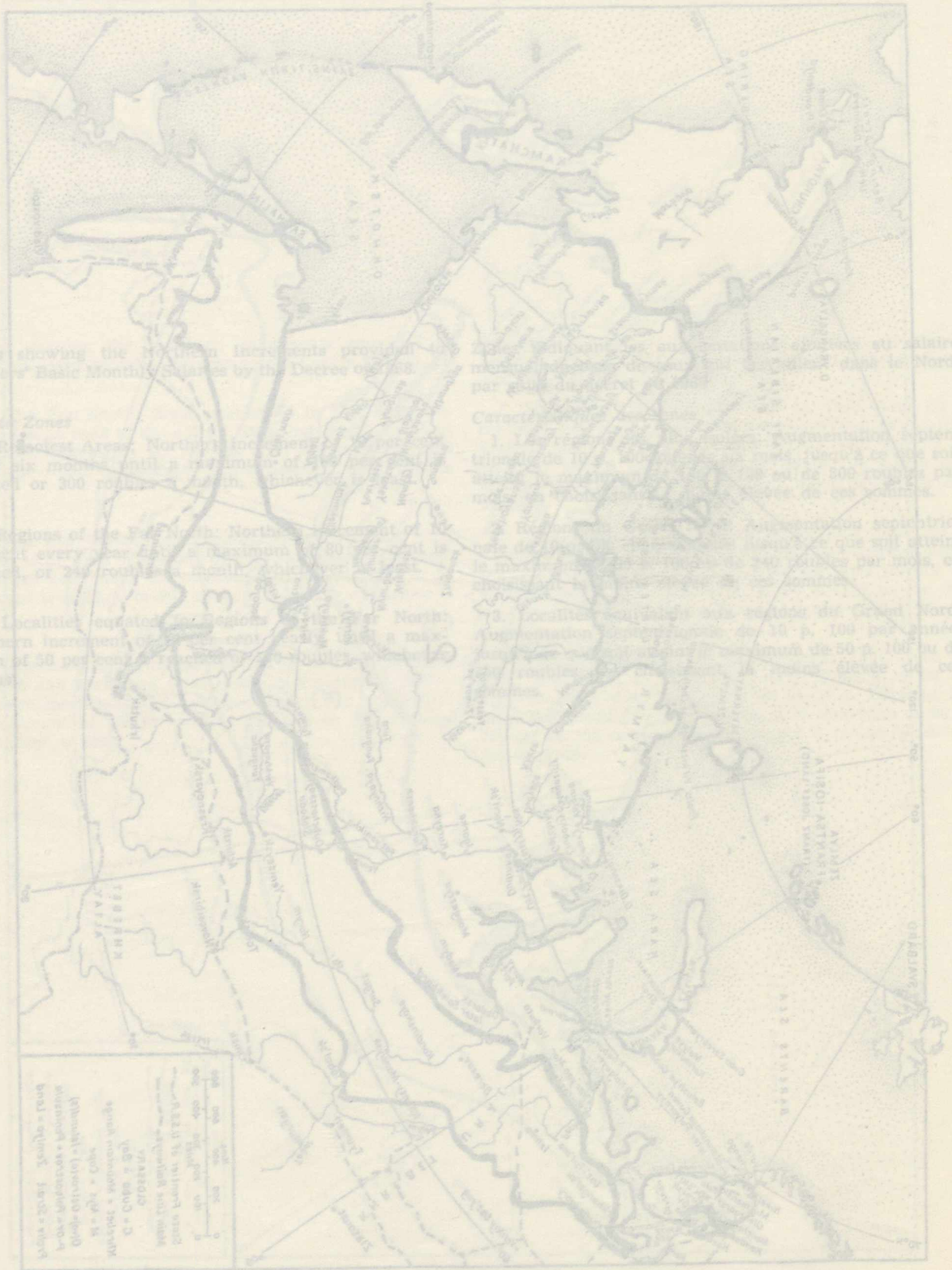
Caractéristiques des zones

1. Les régions les plus isolées: Augmentation septentrionale de 10 p. 100 tous les six mois, jusqu'à ce que soit atteint le maximum de 100 p. 100 ou de 300 roubles par mois, en choisissant la moins élevée de ces sommes.

2. Régions du Grand Nord: Augmentation septentrionale de 10 p. 100 chaque année jusqu'à ce que soit atteint le maximum de 80 p. 100 ou de 240 roubles par mois, en choisissant la moins élevée de ces sommes.

3. Localités équivalant aux régions du Grand Nord: Augmentation septentrionale de 10 p. 100 par année, jusqu'à ce que soit atteint le maximum de 50 p. 100 ou de 150 roubles, en choisissant la moins élevée de ces sommes.


2
1
2
3
BERING SEA
CHUKOTKA
KAMCHATKA
OKHOTSK SEA
SAKHALIN
OSTROVA KURIL'SKIYE
O. VRANGELYA
EAST SIBERIAN SEA
NOVOSIBIRSKIYE OVA
LAPTEV SEA
TAYMYR
SEVERNAYA ZEMLYA
ZEMLYA FRANTSA-IOSIFA (FRANZ JOSEF LAND)
SVALBARD
BARENTS SEA
KARA SEA
NOVAYA ZEMLYA
KHREBET ALTAY
KHREBET URAL
Vladivostok
Irkutsk
Krasnoyarsk
Novosibirsk
Tomsk
Tobol'sk
Tyumen
Kurgan
Zlatoust
Nerchinsk
Chul'man
Aldan
Yakutsk
Olekminsk
Mirnyy
Mukhtuya
Peleduy
Bodaybo
Kirenga
Yeniseysk
Achinsk
Dubchasskaya Sloboda
Turukhansk
Igarka
Kureyka
Dudinka
Norilsk
Mangazeya
Nadym
Obdorsk later Salekhard
Kondinskoye
Berezov
Khanty-Mansiysk
Surgut
Ob'
Irtysh
Omsk
Kirovsk
Murman Coast
Kola
Kandalaksha
Kovda
Kemi
Kuzomen
Kholmogory
Ust'-Tsil'ma
Izhma
Pelym
Velikiy Ust'yug
Kamchatka
Kolyma
Lena
Yana
Olenek
Anabar
Khatanga
Yenisey
Tunguska
Ob'
Irtysh
Kms.
Miles
0 200 400 600 800
0 100 200 300 400 500
State Frontier of U.S.S.R.
Main Line Railways
GLOSSARY
G = Guba = Bay
Khrebet = Mountain Range
M = Mys = Cape
O(va) = Ostrov(a) = Island(s)
P-OV = Poluostrov = Peninsula
Proliv = Strait Zemlya = Land



HOUSE OF COMMONS

Issue No. 23

Wednesday, June 9, 1971

Chairman: Mr. Ian Watson

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 23

Le mercredi 9 juin 1971

Président: M. Ian Watson

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Indian Affairs and Northern Development

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Affaires indiennes et du développement du Nord canadien

RESPECTING:

The Annual Reports of the Department of Indian Affairs and Northern Development (1967-68 and 1968-69).

CONCERNANT:

Rapports annuels du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien (1967-1968 et 1968-1969).

APPEARING:

The Hon. Jean Chrétien,

Minister of Indian Affairs and Northern Development

COMPARAÎT:

L'honorable Jean Chrétien,

Ministre des Affaires indiennes et du développement du Nord canadien

WITNESSES:

(See Minutes of Processings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

Third Session

Twenty-eighth Parliament, 1970-71

Troisième session de la

vingt-huitième législature, 1970-1971

23962—1

STANDING COMMITTEE ON INDIAN AFFAIRS AND NORTHERN DEVELOPMENT

Chairman: Mr. Ian Watson

Vice-Chairman: Mr. Paul St. Pierre

Messrs.

Badanai
Barnett
Borrie
Buchanan
Cadieu
Gendron
Gundlock
Marchand (*Kamloops-Cariboo*)
Matte
Morison
Nielsen
Orange
Paproski
Rock
Simpson
Sulatycky
Thomson (*Battleford-Kindersley*)
Yewchuk—(20).

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

J. H. Bennett

Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 65(4)(*b*)

Mr. Borrie replaced Mr. Perrault on June 9, 1971.

COMITÉ PERMANENT DES AFFAIRES INDIENNES ET DU DÉVELOPPEMENT DU NORD CANADIEN

Président: M. Ian Watson

Vice-président: M. Paul St. Pierre

Messieurs

Conformément à l'article 65(4)*b*) du Règlement

M. Borrie remplace M. Perrault le 9 juin 1971.

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente au siège d'Information Canada, Ottawa, Canada

MINUTES OF PROCEEDINGS

Wednesday, June 9, 1971
(25)

[*Text*]

The Standing Committee on Indian Affairs and Northern Development met this day at 3.30 p.m., the Vice-Chairman, Mr. St. Pierre, presiding.

Members present: Messrs. Barnett, Borrie, Buchanan, St. Pierre, Sulatycky, Thomson (*Battleford-Kindersley*), Yewchuk. — (7)

Also present: Messrs. Barrett and Whelan, M.P.s.

Appearing: The Honourable Jean Chrétien, Minister of Indian Affairs and Northern Development.

Witnesses: From the Department of Indian Affairs and Northern Development: Messrs. J. I. Nicol, Director, National and Historic Parks Branch; T. Kovacs, Planning Officer; and M. T. Vergette, Chief, Lands Division, Economic Development Branch; D. J. Learmonth, Head, Resource Conservation Section.

The Committee had for its Order of Reference the Annual Reports (1967-68 and 1968-69) of the Department of Indian Affairs and Northern Development.

The Vice-Chairman introduced The Honourable Jean Chrétien, Minister of Indian Affairs and Northern Development, who made a statement in relation to Wood Buffalo National Park.

The Minister and the witnesses were questioned.

At 4.35 p.m., questioning concluded, the Committee adjourned to Thursday, June 10, 1971.

PROCÈS-VERBAL

Le mercredi 9 juin 1971
(25)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des Affaires indiennes et du développement du Nord canadien se réunit cet après-midi à 3 h 30. Le vice-président, M. Saint-Pierre, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Barnett, Borrie, Buchanan, St-Pierre, Sulatycky, Thomson (*Battleford-Kindersley*), Yewchuk — (7).

Autres députés présents: MM. Barrett et Whelan.

Comparaît: L'honorable Jean Chrétien, ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien.

Témoins: Du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien: M. J. I. Nicol, directeur, division des parcs nationaux et musées historiques; M. T. Kovacs, agent de planification et M. T. Vergette, chef, division des terrains, direction du développement économique et D. J. Learmont, directeur de la section de conservation des ressources.

Le Comité a comme ordre de renvoi les rapports annuels (1967-1968 et 1968-1969) du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien.

Le vice-président présente l'honorable Jean Chrétien, ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien qui fait une déclaration concernant le parc national de Wood Buffalo.

Le ministre et les témoins répondent aux questions.

A 4 h 35 de l'après-midi, à la fin de la période de questions, le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 10 juin 1971.

Le Greffier du Comité,

J. H. Bennett,

Clerk of the Committee.

EVIDENCE
(Recorded by Electronic Apparatus)

Wednesday, June 9, 1971

• 1531

[*Text*]

The Chairman: We will come to order, gentlemen. Our witness is the hon. Jean Chrétien, who will begin with a statement, and then we will proceed with questions on Wood Buffalo Park.

Hon. Jean Chrétien (Minister of Indian Affairs and Northern Development): Mr. Chairman, I am pleased to appear before you today for the purpose of discussing matters relative to the Wood Buffalo National Park. It is my intention, first of all, to give you a brief position report on the major issues which concern the future of this national park, after which I shall be happy to join with you in general discussion according to your pleasure.

First of all, let me say a few words regarding the possibilities of land exchange with the Province of Alberta. As you know, in recent years there has been continuing representation from the Government of Alberta for the relief of the portion of the Wood Buffalo National Park that lies south of the 60th parallel. At the same time representations have been received from organizations and individuals within and outside of Alberta urging us not to yield to pressures exerted by the Government of Alberta for the relief of the park land.

Notwithstanding, the department has expressed its readiness to consider changes in the park boundaries and delete some portion of the park provided the province in turn makes other lands of equal value available to the federal government for national and historic park purposes. Just over a year ago I invited the provincial ministers responsible to submit a proposal indicating the area within Wood Buffalo National Park of interest to the province and which could form the basis for an exchange of land. No reply has been received to date.

Another matter of prime importance relates to the designation of Indian reserve lands. Under the terms of Treaty 8, the Fort Chipewyan band is entitled to approximately 93,000 acres of land. While it is the responsibility of the Province of Alberta to provide treaty lands, I am prepared to negotiate with the band to satisfy its legal land requirements from within Wood Buffalo National Park. Following years of consultation the Chief and the Band Council selected in 1969 three sites in the park which would meet the Band's needs. These three tracts of land were offered to the Band at a meeting in Fort Chipewyan earlier this year. However, the offer was rejected as the band then wished to reconsider its land claim and to submit a new land request. I understand that we are having a map to indicate those things. Excuse me I did not...

Mr. T.J. Kovacs (Planning Officer, Department of Indian Affairs and Northern Development): Yes, the three land parcels you spoke of are right here.

Mr. Chrétien: By a resolution dated February 24, 1971, a new request was submitted by the Band. This request which greatly exceeds the Band's land entitlement of approximately 93,000 acres under the terms of the above Treaty is based on a population projection some 50 years hence. On April 14,

TÉMOIGNAGES
(Enregistrement électronique)

Le mercredi 9 juin 1971

[*Interpretation*]

Le président: Messieurs, la séance est ouverte. Notre témoin est l'honorable Jean Chrétien qui fera d'abord sa déclaration préliminaire et nous passerons par la suite à la période de questions concernant le parc national Wood Buffalo.

Hon. Jean Chrétien (Ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien): Monsieur le président, je suis heureux de venir ici aujourd'hui pour discuter de questions ayant trait au parc national Wood Buffalo. En premier lieu, j'ai l'intention de vous faire connaître ma prise de position sur les questions fondamentales concernant l'avenir de ce parc national après quoi je serai à votre entière disposition pour participer au débat général.

En premier lieu, sera-t-il possible d'échanger des terres avec la province de l'Alberta? Comme chacun sait, le gouvernement de l'Alberta n'a cessé de faire pression au cours des dernières années pour qu'on lui cède une portion du parc national Wood Buffalo situé au sud du 60e parallèle. Nous avons au même moment, nous recevions des instances de la part des associations et des particuliers à l'extérieur et au sein de l'Alberta nous priant de ne pas céder aux pressions exercées par le gouvernement de l'Alberta pour la délivrance du terrain que constitue ce parc national.

Néanmoins, le ministère déclare qu'il est prêt à envisager de nouvelles lignes de démarcation en concédant une certaine superficie du parc pourvu que la province donne en échange au gouvernement fédéral d'autres terres de même valeur pour qu'elles soient transformées en parcs historiques et nationaux. Il y a un peu plus d'un an, j'invitais les ministres provinciaux chargés de cette affaire à soumettre une proposition visant à identifier la zone d'intérêt du parc national Wood Buffalo et qui servirait de base d'échange de terrain. Malheureusement, nous n'avons pas eu de réponse jusqu'ici.

La désignation des terres appartenant aux Réserves indiennes revêt un caractère de première importance. En vertu des stipulations, du traité 8, la bande du Fort Chipewyan a droit à une superficie frisant les 93,000 âcres. Bien qu'il appartienne à la province de l'Alberta de fournir les terres qui reviennent de droit aux Indiens, je suis prêt à négocier avec la bande pour qu'elle puisse retirer ce qui lui revient de droit dans le parc national Wood Buffalo. Après des années de consultation, le chef et le conseil de bande choisissaient en 1969 trois lieux dans le parc qui répondrait aux besoins de la bande. Au début de l'année, on offrit ces trois étendues de terrain à la bande au cours d'une réunion tenue à Fort Chipewyan. Toutefois, on a rejeté cette offre vu que la bande avait décidé de revenir sur ses positions en soumettant une nouvelle réclamation. Nous disposons d'une carte géographique qui est un apport concret de ce que je viens d'avancer. Je regrette mais...

M. T.J. Kovacs (Agent de planification, ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien): Oui, on y voit les trois étendues de terrain auxquels vous avez fait illusion.

M. Chrétien: La bande présenta une nouvelle requête par suite d'une résolution d'attente du 24 février 1971. Cette requête qui dépasse de beaucoup les 93,000 acres qu'il lui revient de droit aux termes du traité sus-mentionné est fondé sur ce que sera la population d'ici 50 ans. Le 14 avril 1971, j'écrivais à

[*Texte*]

1971, I wrote to Chief Albert Gladue of the Cree Indian Band at Fort Chipewyan explaining that I cannot support the new request because it does not comply with the Treaty terms and to meet it would require renegotiation of the Treaty. Although the government it not prepared to do this, I made it clear that the government is prepared to honour existing treaties and reiterate my willingness to renegotiate land requirements on this basis from within Wood Buffalo National Park.

In respect to timber berths and reforestation I recall that there was considerable discussion in the House in the early part of the year. I do not believe there is anything new that I can add at this time, however, it may be useful to summarize briefly. There is comercial logging being carried on in what amounts to a very small portion of the total park area, 1.7 per cent to be exact. We recognize that the existence of license timber berths is not consistent with the purposes of national parks and that cutting rights currently held should be extinguished. Where it is practicable to do so timber berths have been acquired by negotiation. Over the years all of the once numerous commercial timber-cutting rights in the national parks have been extinguished except those in Wood Buffalo National Park. In the case of this Park I am not prepared at this time to recommend the purchase of the timber-cutting rights because the current timber-cutting operations provide permanent and seasonal employment for over 100 native people. Most of these native people are from the Fort Chipewyan area and this is the only wage-earning employment available to them. In due course we shall have to resolve this matter.

In respect to the cut-over lands natural regeneration is occurring and studies have shown that on the average about 32 per cent of the area regenerates in spruce with poplar, birch and various shrubs forming the balance of the new growth. Although there is no doubt that for commercial purposes a higher proportion of spruce would be desirable and could be achieved by artificial reforestation, the present mixture of tree species is quite satisfactory for national park purposes.

Next I should like to make some observations regarding various road proposals which have been conceived primarily as a means of reducing the relative isolation of certain communities and improving opportunities for economic growth. For several years the Province of Alberta has supported a proposal for the construction of a road—it is shown on the map—which would provide access direct from Fort MacKay through Fort Chipewyan to Fort Smith and ultimately branch off to Uranium City. In discussions with the Minister of Highways for Alberta, I have indicated that the federal government might be prepared to grant a strip of land off the eastern boundary of the Park to Alberta to serve as a corridor for the proposed Fort MacKay-Fort Smith road.

More recently, Mayor Kaeser of Fort Smith made an oral proposal to me regarding the development of a highway from Peace Point to connect with Provincial Highway No. 58 near Fort Vermilion. The basis, in part, for this proposition is the fact that road location work for this route was carried out in the late nineteen fifties when the park area was administered by the former Northern Administration Branch. At that time the proposed road was planned as a resource road and quite naturally the criteria and standards for national parks roads were not taken into account. What I am saying is that had

[*Interprétation*]

M. Albert Gladue, chef de la bande Cree au Fort Chipewyan lui expliquant que je ne pouvais pas appuyer cette nouvelle requête qui n'est pas fidèle aux termes du traité et que si j'agissais autrement il faudrait renégocier le traité. Bien que le gouvernement n'ait pas l'intention de procéder de la sorte, je lui ai nettement fait comprendre que le gouvernement s'engage à honorer les traités existants je l'ai assuré que nous étions prêts à négocier à nouveau leurs revendications dans le cadre du parc national Buffalo.

Au début de l'année, on a débattu à fond la question des régions parsemées de bois et du reboisement. Je n'ai rien à dire de nouveau à ce sujet bien qu'il soit utile sans doute que je résume la situation. L'exploitation commerciale des bois et forêts se fait sur 1.7 p. 100 de la superficie du parc. Nous estimons que les détenteurs de permis d'exploitation de concessions forestières ne devraient pas avoir ce droit parce qu'il entre en conflit avec le but des parcs nationaux. Ces droits de coupe dont plusieurs exploitants sont les détenteurs devraient être abolis. On a acquis certaines concessions forestières par suite de négociations quand la chose était pratique. Au cours des ans, presque tous les droits de coupe du bois commerciale dans les parcs nationaux ont été abolis sauf au parc national Wood Buffalo. Dans ce dernier cas, je ne puis m'engager maintenant à recommander l'achat de droits de coupe du bois puisque les exploitations en cours assurent un emploi saisonnier et permanent pour plus de 100 aborigènes. Presque tous viennent de la région du Chipewyan et c'est leur seul moyen de subsistance. Quand le moment sera venu, il nous faudra résoudre ce problème.

La regénération naturelle se fait sur les terres de coupe du bois. On a fait des études à ce sujet indiquant que 32 p. 100 de la superficie environ connaît une nouvelle croissance de sapins, de peupliers, de bouleaux et d'arbrisseaux de tous genres. Certes, du point de vue commercial, on aurait avantage à cultiver un plus haut pourcentage de sapins, ce qui pourrait être fait, grâce à un reboisement artificiel, il n'en reste pas moins que le remélange des trois espèces d'arbres rend hommage au but du parc national.

J'aimerais faire quelques interventions au sujet d'une variété de propositions visant la construction de routes. On les a conçues pour minimiser l'isolement relatif de certaines agglomérations et pour stimuler les occasions de croissance économique. Pendant plusieurs années, la province de l'Alberta s'est faite le défenseur d'une proposition visant la construction d'une route indiquée sur cette carte géographique. Grâce à cette route partant du Fort MacKay, on aurait directement accès au Fort Chipewyan, Fort Smith et à Uranium City. Par suite des échanges d'arguments faits avec le ministre des grandes routes de l'Alberta, j'ai nettement indiqué que le gouvernement fédéral s'engagerait peut-être à accorder à l'Alberta une portion de terrain située sur la limite est du parc qui servirait de corridor pour la route proposée Fort MacKay-Fort Smith.

Très récemment, le maire Kaeser de Fort Smith m'a fait une proposition verbale visant l'exploitation d'une grande route de Peace Point qui brancherait sur la grande route provinciale 58 près de Fort Vermilion. Cette proposition est fondée en partie sur le fait que l'endroit de la route a été choisi au cours de la fin des années 50 lorsque la superficie du parc tombait sur la coupe de l'ancienne direction de l'administration du nord. A cette époque, cette route proposée avait l'objet d'une plaque de plannification qui voulait en faire une route de ressource. Naturellement, on a pas tenu compte des critères et des normes

[*Text*]

a road been surveyed for national park pusposes it would have been laid out quite differently, and of course Mayor Kaeser's proposal is predicated on the assumption that the Province of Alberta would complete the provincial highway up to the western boundary of the park.

Now I should like to touch briefly on the Peace-Athabasca Delta Project, primarily in the context of Wood Buffalo National Park. Through discussion in the House I believe committee members are familiar with the task force machinery which has been set up. I will confine my remarks therefore to the importance which we attach to this undertaking. I will cite three points:

First, there is the unique quality of the Peace-Athabasca Delta which is preserved within the Wood Buffalo National Park. This is the only one of its kind in Canada.

Secondly, the Delta is one of the largest and most important waterfowl nesting and staging areas in North America and in consequence has an international significance.

Thirdly, the Delta region itself supports a major portion of the largest free-roaming herd of bison in the world. The Delta area is considered an integral part of the Wood Buffalo National Park and an important and viable ecosystem which is worthy of maximum protection afforded by the National Parks Act. In order to preserve this valuable natural environment, I am prepared to support construction of such water controlling works as are necessary to restore the Delta to an approximate natural state.

And now a final word about the importance of Wood Buffalo National Park. In spite of certain complexities and departures from general national parks policy, which incidentally will be corrected in an equitable manner over a period of time, Wood Buffalo National Park is still a magnificent example of a major wilderness area that is worthy of retention in its entirety in the national parks system. The park is internationally known for its buffalo herds and the whooping crane nesting grounds, which enjoy the protection of the national park. It is the largest national park in the world. The Peace-Athabasca Delta, of which I was just speaking, was until recently one of the few major waterfowl nesting and resting areas that remained relatively unaltered by man. At a time when the problems of urban sprawl, vanishing natural areas and environmental quality are receiving nation-wide and world-wide attention, I must say that I am acutely conscious of the responsibility I bear for the longterm impact of today's policy decisions regarding our national parks and Wood Buffalo National Park in particular.

Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Mr. Yewchuk is first on my list for questioning.

Mr. Yewchuk: Thank you, Mr. Chairman. Maybe I could indicate why I am so interested in having this question brought to a satisfactory conclusion in one way or another. As the Minister has stated, over the years there have been communications between the provincial and federal governments concerning the status of the park and possible change in the boundaries of the park. My interest in this primarily lies in the fact that there are about 3,000 people in the northeast corner of Alberta and several thousand other people that would benefit from construction of a road northward from Fort

[*Interpretation*]

gérant les routes des parcs nationaux. Je précise ma pensée: si l'on avait conçu la route en tenant compte des buts ultimes des parcs nationaux la topographie eut été fort différente. La proposition du maire Kaeser est donc fonction du fait qu'il suppose que la province de l'Alberta va compléter sa route provinciale jusqu'à la limite ouest du parc.

Passons maintenant au projet du Peace Athabasca Delta principalement dans le cadre du parc national Wood Buffalo. Vous êtes tous au courant des débats de la Chambre de même que l'existence d'un groupe d'études. Je me limiterai donc à l'importance que j'attache à cette entreprise. Je citerai d'abord...

Premièrement, la qualité unique du Peace Athabasca Delta est réservée au sein du parc national Wood Buffalo. C'est le seul du genre qui existe au Canada.

Deuxièmement, le Delta est l'un des endroits le plus vastes en Amérique du Nord pour favoriser les nids et l'exposition des oiseaux aquatiques, ce qui donne un caractère international.

Troisièmement, la région du Delta comme telle englobe une partie importante du plus grand troupeau de bisons sauvages dans le monde. Le Delta fait partie intégrante du parc national Wood Buffalo et est doté d'un système écologique important et viable digne de la protection maximum que lui offre la Loi sur les parcs nationaux. Or pour préserver cette merveilleuse ambiance naturelle, je suis prêt à appuyer la construction de travaux visant le contrôle des eaux qui s'avère nécessaire pour redonner au Delta sa beauté originale.

En dernier lieu, je veux parler de l'importance du parc national Wood Buffalo. Même si l'on faisait éloigner de la politique générale relative aux parcs nationaux, qui notamment sera corrigée et améliorée au cours des ans, le parc national Wood Buffalo est une terre laissée en majeure partie à l'état sauvage et un exemple qu'il ne faut pas rayer de la carte puisqu'il doit rester dans le cadre du système des parcs nationaux dans sa totalité. Le parc a une réputation mondiale pour ses troupeaux de bisons et pour ses nids de cerss-mulets qui jouissent de la protection du parc national. Il s'agit du plus grand parc national au monde le Delta Peace Athabasca auquel je faisais justement allusion est resté jusqu'ici un des endroits peu nombreux qui favorisent les nids d'oiseaux aquatiques et les endroits de repos que l'homme n'a pas encore adultérés. A une époque où les problèmes causés par une urbanisation excessive, la disparition des régions naturelles et la qualité du milieu attire l'attention mondiale, j'avoue que je suis extrêmement conscient de la responsabilité que je porte en raison des répercussions à long terme qui découleront des décisions d'ordre politique que je prendrais aujourd'hui concernant les parcs nationaux et surtout le parc national Wood Buffalo.

Je vous remercie, monsieur le président.

Monsieur Yewchuk, vous êtes le premier sur la liste.

M. Yewchuk: Je vous remercie, monsieur le président. Je vais vous expliquer la raison pour laquelle je tiens à ce que cette question trouve une solution satisfaisante d'une façon ou d'une autre. Comme l'a déclaré le Ministre les gouvernements fédéral-provinciaux se sont concertés au sujet du statu du parc et des changements possibles apportés aux lignes de marquation du parc. Comme chacun sait, cette question m'intéresse sérieusement pour les raisons suivantes: plus de 3,000 personnes habitant le coin Nord-Est de l'Alberta et plusieurs autres milliers de personnes pourraient profiter de la construction

[*Texte*]

McMurray or Fort MacKay to join up either with the Peace Point Road or the proposal which goes near Fort Chipewyan. The provincial government have indicated publicly on numerous occasions that they feel there is some economic base to a road if industrial development were allowed to proceed, I think with particular reference to the gypsum deposits. This would not only have the effect of decreasing isolation in the area, but also would provide or could provide substantial employment to the people there who now I would say are unemployed to the point of about 90 per cent most of the year. I think that is a very high figure and welfare figures are extremely high costs.

The province, though, has been saying that it does not want to build a road because it is federal territory. The location of the road has been done by the provincial government and is in the area outlined on the map, and a good portion of it is within the Wood Buffalo National Park area, so that the province says that we must build a road for two reasons: One, is that as long as it is a park, there is no economic base; secondly, as long as it is a park, it is not our responsibility to build a road within national park boundaries.

My understanding of the federal government's response is that we are negotiating a change in the boundaries; therefore we are not going to build a road because that portion where the location of the highway is proposed will probably be turned over to the province if there is an exchange of land or a change in boundaries, and this amounts to a ping pong match between the province and the federal government. Wood Buffalo National Park has delayed any development or what appears to be any possibility of the construction of a road within that region.

My impression is that there has been very little effort made, probably on the part of both governments, to try genuinely to consult and try to reach a solution of some sort. I personally feel that the province did make a reasonable effort when they sent one of their ministers to appear before our Committee last year, even though he did not put forward any new proposals. He simply reiterated the position that they had been putting forward for quite some time. Nevertheless, they did make the effort to come and indicate that they are willing to negotiate.

I think what I would like to begin with is to ask the Minister whether he in fact does have a genuine interest in seeing that some sort of boundary change does take place with regard to Wood Buffalo National Park, or whether it is just not a genuine interest.

Mr. Chrétien: I indicated in my statement and I have said many times that I am interested in considering an exchange of land with the Alberta government. I do not mean by that that I would exchange one square mile for one square mile.

I understand that there are some parts that could be deleted from this park, perhaps the lowest priority compared to the other parts of the park. I am ready to consider an exchange. I mentioned to the ministers of Alberta, two of them I think, that there were other areas in Alberta that we would really like to have in our national parks. I have written to them and asked them to make a proposition—what it is that they want exactly.

[*Interprétation*]

d'une route au nord du Fort McMurray ou du Fort McKay se branchant soit à Peace Point Road ou pourraient profiter de la proposition visant la construction qui s'approche de Fort Chipewyan. Le gouvernement provincial a déclaré qu'il serait économiquement rentable de construire une route si on leur permettait de procéder à l'expansion industrielle. Je songe particulièrement aux dépôts de gypse. Une telle mesure aurait pour effet non seulement de diminuer l'isolement de la région, mais pourrait assurer un bon nombre d'emplois à 90 p. 100 de la population qui, à l'heure actuelle, est en chômage presqu'à l'année longue. Il s'agit donc d'un chiffre extrêmement élevé et comme chacun sait, le bien-être social coûte fort cher aux contribuables.

En revanche, la province fait savoir qu'elle n'est pas intéressée à la construction d'une route parce qu'il s'agit d'un territoire fédéral. L'endroit de la route a été choisi par le gouvernement provincial. Elle se trouve dans une région désignée sur la carte dont une grande partie est située au sein du parc national Wood Buffalo. La province raisonne de la façon suivante: il faut construire une route pour deux raisons. Premièrement, tant que cette région sera un parc, la construction n'est pas économiquement rentable. En second lieu, tant que cette région restera un parc, il ne nous appartient pas de construire une route dans le cadre des limites de démarcation d'un parc national.

Si j'ai bien compris, le gouvernement fédéral a l'intention de négocier des changements de zonage ou des limites de démarcation. Dès lors, nous ne construirons pas une route puisque la portion où l'emplacement de la route est proposée sera vraisemblablement transféré à la province dans le cadre d'un échange de terres ou de limites de démarcation. Vous voyez donc qu'il s'agit d'un match ping pong entre les gouvernements fédéral-provincial. Le parc national Wood Buffalo a remis à plus tard toute exploitation, tout ce qui semblerait être la construction possible d'une route au sein de cette zone.

J'ai la nette impression que les deux gouvernements ont fait très peu d'efforts de consultation pour essayer de trouver une solution à ce problème. Personnellement, j'estime que la province a fait ses provinces quand elle a envoyé un de ses ministres à notre Comité l'an dernier, même s'il n'a pas présenté de nouvelles propositions. Il a simplement répété la prise de position traditionnelle de la province. Néanmoins, la province a quand même fait preuve de son bon vouloir: elle est prête à entamer des négociations.

J'invite donc le Ministre à répondre à cette question: a-t-il à coeur un échange quelconque de limites de démarcation relatives au parc national Wood Buffalo ou n'y tient-il pas du tout?

M. Chrétien: Lors de ma déclaration préliminaire, j'ai exprimé qu'un échange de terres avec le gouvernement albertain me tenait à coeur. Naturellement, je ne parle pas d'un échange matériel soit d'un mille carré contre un mille carré.

On pourrait supprimer certaines parties de ce parc parce qu'elles ne sont pas en tête des priorités si on les compare aux autres parties du parc. Je suis prêt à envisager un échange. J'ai signalé à des ministres albertains QUE d'autres régions de leur province pourraient desservir les parcs nationaux. Je leur ai écrit et leur ai demandé de présenter une requête bien précise.

[*Text*]

The stand that they have taken, generally speaking, is that they want us to give them back all of the park, and to that I say no. I am ready to consider part of it but not all of it, because even though it is a huge park, it was set aside a long time ago and the people of Canada will not accept that we not keep it, that we destroy the wisdom of the people who in 1922 who decided to have it as a national park. The argument is there. I understand there is some possibility for us to delay part of it, but I would like to get something in return. It is just a normal proposition.

Of course, now the people say it is not used. I agree that is not used. What will be the situation in 100 years from now? It could be one of the last parts in North America where the people could have a vast area in wilderness. So this is the kind of dilemma you face.

Of course, I share your concern about the people living in the area. That is why I am ready to give the province the possibility of using a kind of corridor to build the road to go to some resources within their boundaries. I said that in the statement. Perhaps some people will not agree with me but I think we have to do that, and that is why I am ready to take the 93,000 acres out of the park to give to the Indians as reserve land. I think we have to live up to our treaty commitments, but not more than what we have agreed to give them in the treaty.

Mr. Thomson: I have a supplementary question. What area would you give to the Indians here? Is it marked?

Mr. Chrétien: They have asked for three areas that we have offered to them, and when they asked for that we said O.K., we will give it to you. But when we said that, they said no, we want more than 93,000 acres, and that is the commitment of the treaty, 93,000 acres. So I asked them, who will give you what is written in the treaty? We are ready to give them what they were asking for.

Mr. Thomson: Any place in the park?

Mr. Chrétien: We have asked them to choose the area, and they chose three areas, and we said it was acceptable to us. But when we said yes, they came back and said it is no more 93,000 acres, we want a couple of hundred thousand acres. So we said no, that is not the agreement that we signed.

Mr. Yewchuk: I wonder if you could indicate—I do not want to go in that direction now.

Mr. Thomson: O.K. All right.

Mr. Yewchuk: I want to ask the Minister whether he could indicate whether he has any idea as to how much of the park he is prepared to give up, assuming that the province will provide him with a reasonable alternative.

Mr. Chrétien: I asked them what they wanted. They said, all. I said, no. So I said, come up with something less than that. Of course, I do not pretend that I want to change one square mile by one square mile, but I want to state very clearly that what looks perhaps today too much wilderness will in 100 years from now be probably not enough wilderness, and that is the kind of responsibility I face. Of course, there is an area that we have identified that we can let go without

[*Interpretation*]

De façon générale, ils font preuve d'une attitude intransigeante puisqu'ils veulent qu'on leur cède tout le parc, ce à quoi nous nous opposons. Je suis prêt à envisager la sécession d'une partie mais certainement pas de l'ensemble du parc puisqu'il s'agit d'une superficie immense qui a fait l'objet de stipulations il y a fort longtemps. La population du Canada n'acceptera pas que nous redonnions ce parc à la province en méprisant ainsi la sagesse du peuple canadien qui, en 1922, avait converti cette superficie en parc national. On peut en faire une concession mais j'aimerais au moins recevoir quelque chose en retour. Il s'agit d'une composition tout à fait normale.

Naturellement la population déclare que cette portion n'est pas utilisée. J'en conviens. Qu'adviendra-t-il dans 100 ans? Il se peut qu'il s'agisse des derniers sites historiques en Amérique du Nord ou la population pourra jouir de vastes domaines de terres non défrichées. Voilà le dilemne auquel nous sommes au prise.

Naturellement, je m'inquiète aussi de la population qui demeure dans cette région. C'est la raison pour laquelle je m'engage à permettre à la province d'utiliser un corridor visant à la construction d'une route pour qu'il puisse exploiter certaines ressources dans le cadre de ces lignes de démarcation. Je l'ai d'ailleurs dit dans ma déclaration préliminaire. Il se peut que certaines personnes ne soient pas d'accord avec moi et c'est la raison pour laquelle je suis prêt à concéder les 93,000 acres du parc et les indiens terre de réserve. Je crois que nous devons honorer nos engagements conclus dans le traité mais nous ne devons pas pécher par accès de zèle.

M. Thomson: J'ai une question supplémentaire. Quelle région donneriez-vous aux indiens? Est-ce indiqué?

M. Chrétien: Ils ont demandé trois régions que nous étions prêts à leur concéder mais ensuite ils ont exigé plus de 93,000 acres auquel nous étions engagé par traité. J'aimerais donc demander qui leur concéderait ce qu'ils ont droit en vertu du traité? Nous sommes prêts à honorer leur .

M. Thomson: N'importe où dans le parc?

M. Chrétien: Nous leur avons demandé de choisir la région à laquelle ils tiennent et leur choix s'est porté sur trois zones. Nous sommes tombés d'accord mais ils sont revenus sur leur position en voulant ajouter quelques centaines de milliers d'acres au 93,000 acres traditionnels. Nous avons refusé leur proposition.

M. Yewchuk: Je me demande si je pourrais . . . Je ne veux pas poursuivre dans la même vaine.

M. Thomson: C'est convenu.

M. Yewchuk: Je vais poser au ministre la question suivante : quel pourcentage du parc est-il prêt à concéder en supposant que la province lui fera une proposition intelligente.

M. Chrétien: Je leur ai demandé ce qu'il voulait. Il convoitait la totalité du parc, ce à quoi je m'opposais. Je les ai invités à faire une autre proposition moins exigente. Naturellement, je ne prétends pas vouloir changer 1 mille carré contre 1 mille carré mais ce qui présentement est considéré comme une trop grande étendue de terre sauvage ne le sera peut-être plus dans 100 ans. Voilà bien le genre de responsabilité auquel je dois faire face. Naturellement, nous avons

[*Texte*]

damaging the park, but I am not ready to negotiate on the table in public. I just want to give the minimum possible back to Alberta in exchange for something else.

Mr. Yewchuk: Mr. Chairman, in other words. you do have an area which you have designated which you think is...

Mr. Chrétien: I have an area that I think I could recommend to the Cabinet. I am not sure that they will accept it.

Mr. Yewchuk: Have you made this information known to the province?

Mr. Chrétien: No. We asked them what they wanted. If I offered something, they would come to me and say, you have started with a minimum. You are ready to go much more than that.

Mr. Yewchuk: I realize that.

Mr. Chrétien: I am quite candid in telling you that I am not ready to put my cards on the table right away.

Mr. Yewchuk: No, but what I think we want to do is to try to reach a situation where the province will be prepared to make another proposal of some sort.

Mr. Chrétien: I asked them to make a proposition a year ago.

Mr. Yewchuk: Yes, and they did.

Mr. Chrétien: Yes.

Mr. Yewchuk: It is in this report. They asked for the whole—this part here.

Mr. Chrétien: The only proposal we have received so far is for the whole thing, and I said no.

Mr. Yewchuk: Can you indicate what you would accept as a fair exchange in addition to lands or park in the south of the province for the areas which you secretly have designated as dispensible from Wood Buffalo Park? What other areas in the province would you consider a fair exchange in addition to Dinosaur Provincial Park?

Mr. Chrétien: No, I am not ready to do that. No, I think you will understand that it would not be wise to do that. We are interested in some other places, and we have indicated to them what we were interested in. But I do not think that we should at this time reveal to the Committee and to the public what we are interested in. All of it.

Mr. Yewchuk: Can you indicate then, sort of indirectly, the ratio of the size of land that you would be prepared to look at as a fair exchange? You say that you are not interested in one acre for one acre, but some other ratio would be more...

• 1555

Mr. Chrétien: No. We will not analyze it in terms of acres: we will analyze it in terms of whether it is worth being preserved. It will not be based on "if you give us ten, we will take one". I just want to see why they want a piece of the park. They should tell me which part they want and for which reason. I told them some of the things in Alberta that we were interested in which are worth being preserved.

[*Interprétation*]

identifié une région du parc que nous remettrons aux indiens sans endommager le parc mais je ne suis pas prêt à négocier en public. Je m'engage à donner à l'Alberta minimum de terre possible en échange d'autres choses.

M. Yewchuk: Monsieur le président, en d'autres termes, il y a déjà une région de désignée à laquelle...

M. Chrétien: Je pourrais recommander une région au Cabinet. Je ne suis pas certain qu'ils l'accepteront.

M. Yewchuk: La province était au courant de cette information?

M. Chrétien: Non. Nous avons demandé ce qu'elle voulait. A la première offre on attendait que j'allais commencer par une offre minimum et que j'étais prêt à monter beaucoup plus.

M. Yewchuk: Je comprends.

M. Chrétien: Je ne fais pas ombrage du fait que je ne suis pas prêt à mettre carte sur table à l'heure actuelle.

M. Yewchuk: Non, mais nous voulons en venir à une situation ou la province s'engagera à présenter une proposition satisfaisante.

M. Chrétien: C'est ce que je leur ai demandé il y a 1 an.

M. Yewchuk: Elle l'a fait.

M. Chrétien: Oui.

M. Yewchuk: Le rapport en fait état. Ils ont demandé la totalité du parc.

M. Chrétien: La seule proposition que nous ayons reçue touche à l'ensemble du parc. Je leur ai répondu par la négative.

M. Yewchuk: Pouvez-vous nous dire ce que vous accepteriez comme juste charge en plus des terres ou du parc au sud de la province contre les régions choisies qui sera remise aux indiens? Ces régions faisant partie du parc national Wood Buffalo? Quelle autre région de la province envisagez-vous à titre d'échange valable en plus du parc provincial Dinosaur?

M. Chrétien: Non, je ne suis pas prêt à apporter des précisions de ce genre. Ce serait sûrement faire preuve d'un manque de sagesse. Nous songeons à d'autres endroits que vous connaissez déjà. Je ne crois pas qu'il soit opportun de révéler au Comité et au grand public les endroits qui nous tiennent à coeur. Certainement pas tous.

M. Yewchuk: Pouvez-vous nous dire la proportion de la superficie du terrain qui pourrait servir de juste échange? Vous dites que vous n'êtes pas intéressés à échanger un acre contre un acre mais que d'autres proportions sera plus...

M. Chrétien: Non. Nos échanges ne seront pas fonction d'une analyse de superficie. Au contraire nous songerons à la valeur de préservation. On ne dira pas : si vous me donnez dix acres je vous en donnerai un. Je veux savoir pourquoi ils veulent une certaine partie du parc. Je dois en connaître l'endroit et la raison. Quant à moi, je leur ai fait connaître les régions albertaines qui sont dignes de préservation.

[*Text*]

Mr. Yewchuk: You indicated then that you were willing to release a corridor—in other words, a strip wide enough to build a road on, I suppose?

Mr. Chrétien: Yes.

Mr. Yewchuk: The province has indicated that any road which will be built there must have some sort of economic base and they feel that the economic base lies within the present Wood Buffalo National Park boundaries, particularly with reference to gypsum and lumber and possibly other mineral deposits. So that, without releasing the gypsum deposit area, releasing a corridor for road construction is, I think, of little value.

Mr. Chrétien: They have not told me why they want the national park. If it is for the gypsum deposits, fine; we will study that. But they have not said so. What they were interested in is having the whole piece of land back, and I said, no.

Mr. Yewchuk: You said you asked them for a proposal a year ago. How was this done?

Mr. Chrétien: I had a discussion with one of the ministers and asked that he make a proposition to me.

Mr. Yewchuk: It was just a verbal request?

Mr. Chrétien: He came to see me here and we discussed that. I asked him what he was interested in getting out of the park but they have not come through with a specific proposition.

The vice-chairman: Gentlemen, if I may interrupt here, we do have a 10-minute rule. I propose to let Mr. Yewchuk continue. This is a matter of particular interest to him and he is in the middle of his questioning but do I have the Committee's consent to let him run over?

Mr. Borrie: Yes; however, I remind you, Mr. Chairman, that the Minister leaves in a half hour so that Mr. Yewchuk might consider some of the other members.

Mr. Yewchuk: Yes, I will. I will just ask one brief question and, if there is time, I will come back to this again. With regard to your own plans for development in this park, without industrial development, the other only possible base there would be tourism.

Mr. Chrétien: Eventually, yes.

Mr. Yewchuk: What is your next five-year plan? What are your projected expenditures for the development of tourism or tourist facilities or things of that nature?

Mr. Chrétien: As you know, we are preparing a master plan for all the parks. We have released those for southern Alberta—Banff, Jasper and so on. The one for the Wood Buffalo National Park is under consideration now and will probably be released at the beginning of next year.

Mr. Yewchuk: Mr. Chairman, I will pass for now.

[*Interpretation*]

M. Yewchuk: Vous dites que vous êtes prêt à céder un corridor. En d'autres termes, une certaine languette suffisante pour la construction d'une route, si je ne m'abuse?

M. Chrétien: Oui.

M. Yewchuk: Pourtant, la province soutient que la construction d'une route doit être économiquement rentable et cette valeur économique trouve sa plénitude au sein des lignes de démarcation du parc national Wood Buffalo surtout en ce qui a trait au gypse et au bois et vraisemblablement d'autres dépôts miniers. Il s'ensuit que vous ne libérez pas la zone de dépôts de gypse, le don d'un corridor aux fins de la construction d'une route est tout simplement ridicule.

M. Chrétien: La province ne m'a toujours pas fait connaître la raison fondamentale pour laquelle elle veut ce parc national. Si elle tient au dépôt de gypse, qu'elle nous le dise et nous étudierons leur motivation. Cependant, la province a brillé par son silence. Elle convoitait la totalité du parc ce qui nous obligea à répondre par la négative.

M. Yewchuk: Vous avez invité la province à faire une proposition il y a un an. De quelle façon avez-vous procédé?

M. Chrétien: J'ai simplement débattu la question avec l'un des ministres en l'invitant par la suite à me présenter une proposition.

M. Yewchuk: Il s'agissait donc d'une invitation verbale?

M. Chrétien: Il est venu me rendre visite et nous avons débattu cette question. Je lui ai demandé quels étaient les endroits du parc qui lui tenaient à coeur mais je n'ai pas reçu de proposition précise.

Le vice-président: Messieurs, il nous faut nous en tenir au règlement de 10 minutes. Je propose qu'on laisse M. Yewchuk poursuivre son argument. Certes, cette question lui tient à cœur et il est au beau milieu de ses questions et je veux savoir d'abord si vous lui permettez de dépasser le temps de parole.

M. Borie: Oui; je vous ferai remarquer monsieur le président que le ministre doit nous quitter dans une demi-heure de sorte que M. Yewchuk pourrait peut-être laisser la chance aux autres députés.

M. Yewchuk: Je tiens compte de votre observation. Je pose une brève question et s'il me reste du temps j'y reviendrai. En faisant abstraction de l'exploitation industrielle et compte tenu de vos plans de développement du parc, le seul autre facteur économique rentable serait le tourisme, n'est-ce-pas?

M. Chrétien: Oui, éventuellement.

M. Yewchuk: Quel est votre prochain quinquennal? Quelles sont les dépenses projetées pour l'exploitation du tourisme ou des installations touristiques?

M. Chrétien: Comme chacun sait, nous mettons au point un plan directeur qui servira d'inspiration à tous les parcs. On en a déjà fait l'application pour les parcs situés au sud de l'Alberta, Banff, Jasper et ainsi de suite. Le plan directeur qui inspirera le parc national Wood Buffalo est présentement à l'étude et sera bientôt connu du public au début de l'an prochain.

M. Yewchuk: Monsieur le président, je passe.

[*Texte*]

The Vice-Chairman : Mr. Sulatycky.

Mr. Sulatycky : I have one question. Has an addition to Waterton Lakes National Park been considered as an exchange of property in discussions with the Alberta government?

Mr. Chrétien : No.

Mr. Sulatycky : Thank you.

The Vice-Chairman : Mr. Barnett.

Mr. Barnett : I have just one question but would like to preface it by asking whether my recollection is correct that there has been, from time to time, discussions with Saskatchewan about the Cypress Hills as a possible national park area?

Mr. Chrétien : Mr. Nicol will reply to your question.

Mr. J. I. Nicol (Director, National and Historic Parks Branch, Department of Indian Affairs and Northern Development) : This is one of a number of areas in Saskatchewan which were examined by a joint planning team made up of planners from our department and from the Saskatchewan government.

Mr. Barnett : Does the Cypress Hills area extend over the boundaries of southern Alberta?

Mr. Nicol : The Cypress Hills extend across the boundary. They are partially in Alberta and partially in Saskatchewan.

• 1600

Mr. Barnett : Is my understanding correct that this area as a whole, without regard to the Saskatchewan-Alberta provincial boundary is a rather distinctive ecological unit?

Mr. Nicol : It is distinctive for that area, yes.

Mr. Barnett : I suppose the next question is obvious in relation to what the Minister was saying earlier, when we were talking about areas of interest within the Province of Alberta, that might be considered in relation to an exchange of property.

Mr. Chrétien : It might.

Mr. Barnett : If I heard the Minister correctly, he said it might.

The Vice-Chairman : You heard him correctly.

Mr. Chrétien : No, no. I will use the phrase française *c'est possible.*

The Vice-Chairman : I believe the Minister is a student of Gratian who puts forward the motto that to play with all cards exposed is not only bad tactics but bad taste.

Mr. Barnett : I suppose I could conclude by asking whether the Minister might be prepared to set up Dr. Yewchuk as an arbitration board conciliation authority. I will pass for now, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman : Are there other questions. Yes, Mr. Borrie, I am sorry, you were next in line.

[*Interprétation*]

Le vice-président : Monsieur Sulatycky.

M. Sulatycky : J'ai une question. A-t-on envisagé l'adjonction au parc national Waterton Lakes à titre d'échange de propriété dans les débats engagés avec le gouvernement albertain ?

M. Chrétien : Non.

M. Sulatycky : Je vous remercie.

Le vice-président : Monsieur Barnett.

M. Barnett : J'aimerais présenter ma question de la façon suivante : ai-je raison de croire que de temps à autre on a entamé des discussions avec la Saskatchewan pour que les collines Cypress soient transformées en parc national ?

M. Chrétien : M. Nicol voudra bien répondre à cette question.

M. J.I. Nicol (Directeur, Direction des parcs nationaux et des lieux historiques, ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien) : Voilà bien une des nombreuses régions de la province de Saskatchewan qui ont fait l'objet d'une étude par un groupe conjoint de planification comprenant des experts de notre ministère et du gouvernement de la Saskatchewan.

M. Barnett : Les collines Cypress s'étendent-elles au-delà des frontières du sud de l'Alberta ?

M. Nicol : Les collines Cypress passent à travers la frontière. Elles sont partiellement en Alberta et partiellement en Saskatchewan.

M. Barnett : Si je comprends bien, tout ce secteur, sans tenir compte de la frontière provinciale de la Saskatchewan et de l'Alberta, constitue une unité écologique de caractère particulier n'est-ce-pas ?

M. Nicol : Ce secteur a en effet un caractère particulier.

M. Barnett : Ma seconde question a trait évidemment à ce que le ministre disait précédemment lorsque nous discutions des secteurs d'intérêt dans la province de l'Alberta dont on tiendrait compte pour un échange de propriété.

M. Chrétien : Cela se pourrait.

M. Barnett : Ai-je bien entendu le ministre, est-ce qu'il a dit que cela se pouvait ?

Le vice-président : C'est cela.

M. Chrétien : Non, non. Je vais le dire en français : « c'est possible ».

Le vice-président : Je suppose que le ministre est un disciple de Gratien qui avait comme devise : jouer en exposant toutes ses cartes est non seulement une mauvaise tactique mais de mauvais goût.

M. Barnett : Je suppose que je pourrais terminer en demandant si le ministre est prêt à placer M. Yewchuk sur une commission d'arbitrage pour agir comme conciliateur. Je cède maintenant la parole, monsieur le président.

Le vice-président : Y a-t-il d'autres questions. Oui, monsieur Borrie, je regrette, vous étiez le prochain sur la liste.

[*Text*]

Mr. Borrie: It is quite all right, Mr. Chairman. Mr. Minister, what resources are available in the areas that have been requested by the Indians to be set aside as reserve?

Mr. Chrétien: Perhaps Mr. Nicol could answer that question. He knows a little bit more about it than I.

Mr. Nicol: The three areas which the Indians originally indicated covered the Gypsum Cliff area, the Delta area and the lower area along the Athabaska River, which has some timber on it.

Mr. Borrie: The second one would be then for trapping purposes, would it be the Delta area?

Mr. Nicol: The Delta area would be, from their point of view, a trapping area, and it is also the area where they are living, where a percentage of them are living.

Mr. Borrie: Those resources then would go to the Indians if they agree that the three locations they have chosen will be turned over to them.

Mr. Nicol: If they are agreeable that those three areas fulfil the treaty entitlement, then those areas would be turned over to them; they would be deleted from the national parks and the description of the national parks under the National Parks Act, and by agreement with the Province of Alberta, would become Indian reserve lands.

Mr. Borrie: Who would own the resources?

Mr. Nicol: The Indians.

Mr. Borrie: Yes. This is the point I am trying to get at.

Mr. Chrétien: The Alberta Government has agreed to make it possible because in theory, when we are not using a piece of land as park anymore, we have to transfer it back to the province.

Mr. Borrie: Yes.

Mr. Chrétien: The province will accept that but will accept to transfer it to the Indians, because I cannot directly transfer from park to Indian land. The land has to revert to the provinces when it is not used for park purposes, but the provinces have agreed at the meeting that we had with them in December to do that—just fill out the forms without any objection.

Mr. Borrie: The trade-off with the Alberta Government for other properties, you say will not go acre by acre. The reasoning is for the purpose of protecting the rights and the livelihood of the Indians in the park?

Mr. Chrétien: I do not understand quite what you mean by that?

What we are planning to do in fact is, if the Alberta Government is ready to turn over some land elsewhere in Alberta, that is of unique value for conservation purposes, because of the natural beauty of other specific or special features we will consider that as land of greater value than the land we will turn over to them that they will develop for resources.

• 1605

So it is in that light that I said we will not just ask acre for acre. We will consider the value of the land. Some parts of

[*Interpretation*]

M. Borrie: C'est très bien, monsieur le président. Monsieur le ministre, quelles sont les ressources disponibles dans les secteurs que les Indiens vous ont demandé de mettre de côté pour les garder comme réserve ?

M. Chrétien: Peut-être M. Nicol pourrait-il répondre à cette question. Il est un peu plus savant que moi sur la question.

M. Nicol: Les trois secteurs mentionnés à l'origine par les Indiens sont ceux de Gypsum Cliff, le secteur du Delta et les terres basses le long de la rivière Athabaska où il y a du bois d'œuvre.

M. Borrie: Le second secteur servirait au trappage, n'est-ce pas ?

M. Nicol: Le secteur du Delta serait, à leur avis, une région de piégeage, un certain nombre d'entre eux y vivent déjà.

M. Borrie: Ces ressources reviendraient aux Indiens s'ils acceptent que les trois endroits qu'ils ont choisis leur soient alloués.

M. Nicol: S'ils considèrent que ces trois secteurs répondent au titre du traité, ces régions leur seront allouées. On pourrait les retrancher des parcs nationaux et la description des parcs nationaux en vertu de la loi du même nom, en accord avec la province d'Alberta, deviendraient des réserves indiennes.

M. Borrie: A qui appartiendraient les ressources ?

M. Nicol: Aux Indiens.

M. Borrie: C'est justement à cela que je veux en venir.

M. Chrétien: Le gouvernement de l'Alberta accepte de le faire, parce que si nous n'utilisons pas un morceau de terre comme parc de toute façon, il nous faut le transférer à la province.

M. Borrie: Je sais.

M. Chrétien: La province est d'accord pour transférer cette terre aux Indiens, étant donné que je ne puis directement changer un parc en une réserve indienne. Le terrain doit retourner à la province s'il n'est pas utilisé comme parc, mais les provinces ont accepté lors de la réunion en décembre de tout simplement remplir les formes sans objection.

M. Borrie: Vous dites que ces échanges avec le gouvernement de l'Alberta pour d'autres propriétés ne suivraient pas acre par acre. Est-ce pour protéger les droits et le séjour aux Indiens dans le parc ?

M. Chrétien: Je ne comprend pas très bien ce que vous voulez dire.

Ce que nous avons l'intention de faire, si le gouvernement de l'Alberta est prêt à offrir d'autres terrains ailleurs en Alberta, qui auraient une valeur du point de vue conservation, à cause de la beauté naturelle ou autres particularités spéciales, serait de considérer ce terrain comme ayant plus de valeur que celui que nous leur remettons et dont ils exploiteront les ressources. Dans cet optique par conséquent, j'ai dit que nous ne demanderions pas que l'échange se fasse acre

[*Texte*]

the park is of less interest for us than others, but there is part of Alberta we would like very much to add to the park because it is a great value for park purposes. So we will take into account both sides of the coin.

Mr. Borrie: The last question I had, Mr. Chairman, is related to the multi-use purposes of the park at the present time. Is it the Minister's intention to expand the multi-use by extending cutting rights, hunting rights, fishing rights and so on.

Mr. Chrétien: No. As I said in my statement, it is the only national park in Canada where the public, some contractors, have certain timber rights. I said that we have not bought it back yet because 100 or more Indians have employment from these timber rights. Elsewhere in Canada, since I have been Minister and even before, we had bought back all the timber rights. We are planning to do that in this area when we are satisfied that there it alternative employment of the same or a different nature for the natives of the area. But right now we have decided not to buy it back because of the employment created in those locations by those timber rights.

Mr. Borrie: Regarding the proposed corridor that you would permit, if I understood correctly, you said, in answer to Mr. Yewchuk that it would only be a width to provide for a road, that, there would be no resource development areas allowed in that corridor for exploitation.

Mr. Chrétien: Not on the park land, but I understand this road will go to some parts of Alberta where there could be some resource development within provincial boundaries, if I can use that term.

Mr. Borrie: Thank you.

The Vice-Chairman: Before going to Mr. Buchanan, I wonder if I could put one supplementary to Mr. Borrie's. If the Indians should take the three pieces which they originally applied for, did I understand that they would get the mineral rights because it is my understanding that in many reserves the subsurface rights are not available to the Indian people?

Mr. M. T. Vergette (Chief, Lands Division, Economic Development Branch, Department of Indian Affairs and Northern Development): The policy has been to provide in western provinces the mineral resources as well as the surface resources.

The Vice-Chairman: Thank you.

Mr. Chrétien: This is the case in the west but it is not the case in all the provinces. I do not think it is the case in British Columbia.

Mr. Vergette: No. We share the interest with the British Columbia government, which does not recognize Indian rights to the minerals but does authorize 50 per cent of the revenues from mineral development to go to the federal government for the use and benefit of the bands. It varies from province to province but in this and other prairie provinces the mineral rights go with the reserve.

[*Interprétation*]

pour acre. Nous tiendrons compte de la valeur de la terre. Certaines parties du parc sont moins intéressantes que d'autres de notre point de vue mais, en revanche, il y a en Alberta une région que nous aimerions beaucoup adjoindre au parc car elle est d'une grande valeur du point de vue de la mise en valeur d'un parc national. Nous envisagerons donc les deux côtés de la médaille.

M. Borrie: Ma dernière question se rapporte aux différentes utilisations actuelles du parc. Le ministre a-t-il l'intention de multiplier les utilisations en étendant les droits de coupe, les droits de pêche, les droits de chasse et autres.

M. Chrétien: Non. Comme je l'ai dit dans ma déclaration, c'est le seul parc national du Canada où le public et quelques entrepreneurs ont certains droits de coupe. Comme je l'ai dit, nous n'avons pas encore racheté ces droits car ils procurent des emplois à une centaine d'Indiens ou davantage. Ailleurs au Canada, depuis que je suis ministre et même avant cela, nous avons racheté tous les droits de coupe. Nous avons l'intention d'en faire autant dans cette région lorsque nous serons sûrs que les autochtones auront d'autres possibilités d'emploi. Pour l'instant toutefois, nous avons décidé de ne pas racheter ces droits en raison des emplois qu'ils procurent.

M. Borrie: En ce qui concerne le corridor que vous avez l'intention d'ouvrir, si je comprends bien, vous avez répondu à M. Yewchuk que sa largeur serait celle d'une route et que vous n'y autoriseriez aucune exploitation dans ces régions.

M. Chrétien: Non, pas sur l'emplacement du parc mais cette route mènera dans certaines régions de l'Alberta où l'on pourra mettre en valeur les ressources naturelles à l'intérieur des limites provinciales si je puis m'exprimer ainsi.

M. Borrie: Je vous remercie.

Le vice-président: Avant de céder la parole à M. Buchanan, j'aimerais poser une question supplémentaire faisant suite à celle de M. Borrie. Faut-il que les Indiens acceptent les droits si peu qu'ils ont demandé à l'origine et auraient-ils les droits sur le sous-sol — dans beaucoup de réserves, les Indiens n'ont aucun droit sur le sous-sol.

M. M.T. Vergette (Chef de la division des terres, Direction du développement économique, Ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien): Dans les provinces de l'Ouest, on a choisi d'accorder les droits à la fois sur le sol et sous le sous-sol.

Le vice-président: Je vous remercie.

M. Chrétien: C'est le cas dans l'Ouest mais ce n'est pas le cas pour toutes les provinces. Je ne crois pas que ce soit le cas en Colombie-Britannique.

M. Vergette: Non. Nous partageons les intérêts avec le gouvernement de la Colombie-Britannique qui ne reconnaît pas aux Indiens le droit sur les ressources minières mais qui, cependant, accorde au gouvernement fédéral 50 p. 100 du revenu provenant de la mise en valeur des ressources minières et cet argent est ensuite redistribué aux différentes tribus. Cela varie d'une province à l'autre mais dans celle-ci comme dans les autres provinces des Prairies, les droits sur les ressources minières appartiennent à la réserve.

[*Text*]

The Vice-Chairman: How is it that an Indian can have different rights, depending on which province he is in when after all, he is under the federal authority?

Mr. Vergette: Well, you have to go back in time to when the reserve was established, and at that time the decision was made whether or not the mineral rights would be conveyed. In some cases they have not been and in other cases they have. That is a fact of life. It is unfortunate because it does place some bands at a disadvantage. But at the moment that is the situation.

The Vice-Chairman: Thank you. Mr. Buchanan.

Mr. Buchanan: If I understood correctly, then the top yellow patch on the maps is in the area of the gypsum re-

• 1610

sources. If the Indian people in fact did own this, and if in fact the road were built, certainly their prerogative if they wished to enter into some kind of an agreement to develop and exploit the gypsum resources in that area...

Mr. Chrétien: Yes.

Mr. Buchanan: —the portion they own.

Mr. Chrétien: Yes.

Mr. Buchanan: So this could well provide, with the highway, an economic base for the Indian people as well.

Mr. Chrétien: Yes, and it is probably why they have chosen this area. They know there are resources there and they would like to get the benefit for themselves.

Mr. Buchanan: That is an area, of course, the department is prepared to part with.

Mr. Chrétien: Yes, we said to them, choose in the park the area you want, the 93,000 acres, and we will live up to this commitment. We have no choice, it is a treaty right.

Mr. Buchanan: Thank you.

The Vice-Chairman: Mr. Yewchuk on the second round. Oh, I am sorry, Mr. Thomson still on the first round, and then you. Mr. Yewchuk.

Mr. Thomson: I will not be too long, Mr. Yewchuk.

In connection, sir, with the Indians who live in the park, assuming they were to go onto reserves, would they retain their fishing and hunting rights, in the rest of the park?

Mr. Chrétien: Yes, we have given that right to the Indians of the area because of special circumstances. As long as the Indians are living off the land we will give them that right. It is always the question, you know, for an Indian living in Calgary or in Montreal, should he have the right to go back and fish whenever he wants, and so on. That is a question we would like to debate, but when he is living off the land I will give them the permission to keep their fishing and hunting rights. It is one of the questions we have to debate with or to keep in mind in the discussions that we are having with the Indians in the east arm of Great Slave Lake where we would

[*Interpretation*]

Le vice-président: Comment se fait-il qu'un Indien puisse avoir des droits différents selon la province où il habite et selon qu'il relève du fédéral ou non ?

M. Vergette: Pour expliquer cela, il faut revenir au moment où l'on a créé les réserves; c'est à cette époque en effet qu'on a décidé si les droits sur le sous-sol seraient accordés ou non. Dans certains cas ils l'ont été contrairement à d'autres. C'est un fait. C'est dommage car cela met certaines tribus dans une position défavorable. Toutefois telle est la situation à l'heure actuelle.

Le vice-président: Merci. Monsieur Buchanan.

M. Buchanan: Si bien compris, cette bande délimitée en jaune sur la carte correspond à la région où il existe du gypse. Si, en fait, les Indiens possédaient cette partie et si une route y était construite, il leur appartiendrait naturellement de décider s'ils veulent conclure un accord pour la fin d'exploiter et de mettre en valeur le gypse qui se trouve dans cette région...

M. Chrétien: Oui.

M. Buchanan: ...la région qu'ils possèdent.

M. Chrétien: Oui.

M. Buchanan: Par conséquent, en même temps que la route, cela pourrait constituer une base économique qui servirait à la fois l'intérêt des Indiens.

M. Chrétien: Oui, et c'est probablement la raison pour laquelle ils ont choisi cette région. Ils connaissent l'existence de ces ressources et ils aimeraient en tirer profit.

M. Buchanan: Il s'agit bien entendu d'une zone que le Ministère est disposé à céder.

M. Chrétien: Oui, nous leur avons dit de choisir dans le parc la région qu'ils voulaient dans la limite de 93,000 acres et nous tiendrons notre engagement. Nous n'avons pas d'autres alternatives; c'est un droit inscrit dans les traités.

M. Buchanan: Je vous remercie.

Le vice-président: Monsieur Yewchuk, vous pouvez commencer le deuxième tour de questions. Excusez-moi, M. Thomson ne s'est pas encore exprimé.

M. Thomson: Je serai bref, monsieur Yewchuk.

En ce qui concerne les Indiens qui habitent dans le parc, conserveraient-ils leurs droits de pêche et de chasse dans le reste du parc s'ils devaient rejoindre une réserve ?

M. Chrétien: Oui, nous leur avons donné ce droit étant donné les circonstances spéciales. Tant que les Indiens vivront de cette terre, nous leur donnerons ce droit. On se pose toujours la question de savoir si un Indien qui vit à Calgary ou à Montréal devrait malgré tout avoir le droit de revenir pêcher quand il veut. C'est une question à débattre, mais tant qu'ils vivront de la terre sur laquelle ils habitent, je leur accorderai la permission de conserver leurs droits de pêche et de chasse. C'est une question qu'il faudra garder présente à l'esprit lors des entretiens que nous aurons avec les Indiens qui habitent sur la rive est du Grand lac des Esclaves où

[*Texte*]

like to have a national park. We have assured the Indians there that if we develop a national park there they will keep their traditional rights for hunting and fishing.

Mr. Thomson: Has an inventory of the resources, a thorough inventory of the resources of the park, been done? Has a study been made?

Mr. Chrétien: It is under way right now. We have to know, but that will not change my mind because in theory I think, even in a national park if you are on a gold mine, you prefer to keep the national park than to operate the mine. It is why we do not give any permits for people to look for oil, gas and minerals within the park. It is for conservation purposes.

Mr. Thomson: The thing is this, if you are going to trade off some of it with the Government of Alberta it would be nice to know what you are giving away or what you are trading.

Mr. Chrétien: Oh, but if they choose a place where there are good resources and we do not need that much of the park, I would not mind because as the federal government we will never use the park for resource development. If we use the land for other purposes than park we have to give back the land to the provincial government.

I am informed that when our surveys are finished we will know pretty well the kind of thing we are turning over.

Mr. Thomson: When might this be done?

Mr. Chrétien: By the end of the year.

Mr. Thomson: I see. Have you made even a rough cost survey of what a road, in the type of environment you are suggesting, would cost?

Mr. Chrétien: I do not have it, but it is quite a large amount of money because Mr. Taylor, the Minister of Highways, wanted my department to share in it, but we did not have that sort of money.

Mr. Thomson: Mr. Chairman, I was up in some of this area, not directly in the park, but I flew over it. I was in Uranium City and I was in Fort McMurray, and they are certainly nice places in the tourist sense. I would not mind going back some time, but I wonder about the water level in the park this spring. Has the Bennett Dam effect worn off now or what is the situation at the moment? Last summer, for example, there was some...

Mr. Chrétien: The Dam Bennett?

Mr. Thomson: Yes, the Dam Bennett.

Mr. Chrétien: The Dam Bennett, excuse me, I was speaking in French.

I do not know, I have no information on that. I do not know if we could provide you with information about the water level. Sunday and Monday I was in the area of the Mackenzie River, in the Northwest Territories, and at that early stage in June I found the water level quite low, to my own judgment. We could see sand bars and so on in the river and the people told me they were finding the level of water in the Mackenzie quite low for this time of the year. Probably you have the same problem in the delta.

[*Interprétation*]

nous aimerions implanter un parc national. Nous avons promis aux Indiens que si nous installions un parc national, ils conserveraient leurs droits traditionnels de pêche et de chasse.

M. Thomson: Est-ce qu'on a fait l'inventaire complet des ressources du parc ? A-t-on fait une étude à ce sujet ?

M. Chrétien: Cela est en train de se faire. De toute façon, je ne changerai pas d'idée car théoriquement, même si l'on trouve une mine d'or dans un parc national, mieux vaut conserver le parc plutôt que d'exploiter la mine. Et c'est pourquoi nous ne permettons pas les prospections que ce soit pour le pétrole, le gaz naturel ou les minéraux susceptibles de se trouver dans le parc qui est destiné à la conservation.

M. Thomson: Seulement si vous devez échanger certaines terres avec le gouvernement d'Alberta, il serait bon de savoir exactement ce que vous leur cédez.

M. Chrétien: Oui mais s'ils choisissent un endroit où il existe des ressources et que nous n'en ayons pas besoin du point de vue du parc, peu importe car de toute façon, le gouvernement fédéral n'aurait jamais utilisé le parc pour la mise en valeur des ressources. Si nous utilisons la terre pour faire autres choses qu'établir un parc, il faut la restituer au gouvernement provincial.

On me dit qu'aux termes de nos études, nous aurons une bonne idée de ce que nous céderons.

M. Thomson: Quand cela se fera-t-il ?

M. Chrétien: A la fin de l'année.

M. Thomson: Je comprends. Avez-vous étudié à combien reviendrait approximativement la route et la création de l'environnement que vous avez évoquée ?

M. Chrétien: Je n'ai pas ces chiffres avec moi mais cela représente une bonne somme d'argent car le ministre des Voiries, M. Taylor, voulait que mon Ministère partage les frais mais nous n'avons pas les crédits nécessaires.

M. Thomson: Monsieur le président, je me suis rendu dans cette région, non pas directement dans le parc national mais je l'ai survolée. Je me suis rendu à *Uranium City* ainsi qu'à Fort McMurray et l'on y trouve des endroits vraiment ravissants du point de vue touristique. J'aimerais bien y retourner mais j'aimerais savoir ce qu'il est advenu du niveau des eaux dans le parc au printemps dernier. Est-ce que le barrage Bennett n'a plus aucune répercussion maintenant ? L'été dernier, par exemple, on a pu constater...

M. Chrétien: Le barrage Bennett ?

M. Thomson: Oui, le barrage Bennett.

M. Chrétien: Le barrage Bennett, excusez-moi, je parlais français.

Je n'en sais rien et je ne sais pas si nous pourrions vous donner ces renseignements. Dimanche et lundi, je me trouvais dans la région de la rivière Mackenzie, dans les Territoires du Nord-Ouest, et en ce début de juin, j'ai constaté que le niveau d'eau était assez bas, du moins d'après ce que j'ai pu en juger. On pouvait voir des bancs de sable dans la rivière et, d'après les gens, le niveau d'eau de la rivière Mackenzie était très bas pour la saison. On a probablement le même problème dans la région du Delta.

[*Text*]

Mr. Thomson: Were they damming that?

Mr. Chrétien: No, no.

Mr. Nicol: What we miss now is the flash flood in the spring which used to flood over the Lake Claire and associated lake area which was retained and seeped out gradually into the creeks and rivers during the summer.

As a result of the control of the river, this flash flood does not occur and therefore the Lake Claire area and the delta area does not get the spring flood it used to get.

Mr. Thomson: Mr. Chairman, when a province builds a dam on a river such as this which goes through two or three provinces or other areas of Canada, does this require the co-operation of the other province and or the federal government?

Mr. Chrétien: There should be co-operation and there is legislation that calls for it. I do not know if all those things were taken into account when the decision was made but there is federal legislation. I forgot the name of that legislation.

Mr. Nicol: The Navigable Waters Act.

Mr. Chrétien: No, it is not this one. There is another. I could find out what it is. But I am sure there is an obligation of the provinces to consult with the other provinces or with the federal government when a river crosses the boundaries of provinces. There is a preoccupation right now in the north with some talk of diverting rivers which flow to the North into Saskatchewan, Alberta or perhaps other provinces to the south, and the people in the north are quite preoccupied with that now. It is a long-term plan and they are not too enthusiastic about it.

Mr. Thomson: Mr. Chairman, in effect then, you said that the federal government agreed to the dam.

Mr. Chrétien: I do not know if they agreed or not.

Mr. Thomson: Well, the situation is this, though, that if they did not disagree in a situation of this kind, it is the same thing.

Mr. Chrétien: I cannot provide you with this information. I was not around in those days when it was started.

Mr. Thomson: But you did tell me, sir, that some consultation was necessary, and since the dam was built I am assuming that the federal government and the Province of Alberta must have agreed; otherwise they would have taken the matter to the Supreme Court or something and I do not think this is the case.

Mr. Chrétien: I cannot comment on that, Mr. Thomson, because I do not know the facts. I was not around and it does not come under my jurisdiction.

Mr. Thomson: Mr. Chairman, a final question. In connection with the lack of flash floods, are you concerned that these lakes that he mentioned were filled in the spring and then seeped out gradually would now become at least smaller lakes or dry entirely?

[*Interpretation*]

M. Thomson: Est-ce qu'ils regrettaient qu'il en soit ainsi?

M. Chrétien: Non, non.

M. Nicol: En fait, le niveau d'eau ne change pas beaucoup durant l'année. Ce qu'on peut déplorer maintenant c'est l'absence des inondations soudaines qui survenaient au printemps dans la région du Lac Claire; on retenait les eaux et on les laissait s'écouler, dans les criques et les rivières, une fois l'été venu.

Etant donné que la rivière est maintenant contrôlée, ces inondations ne se produisent plus et par conséquent, la région du Lac Claire de même que celle du Delta ne connaissent plus les inondations de jadis.

M. Thomson: Monsieur le président, lorsqu'une province construit un barrage sur une rivière qui, comme celle-ci, traverse deux ou trois provinces ou plusieurs régions du Canada, cela requiert-il la collaboration de l'autre province et/ou du gouvernement fédéral?

M. Chrétien: Il devrait y avoir une collaboration car la loi l'exige. Je ne sais pas si l'on a tenu compte de tous ces éléments au moment où l'on a pris la décision, mais il existe une loi fédérale dont j'ai oublié le nom.

M. Nicol: La loi sur les eaux navigables.

M. Chrétien: Non, ce n'est pas celle-là. Il y en a une autre. Je retrouverai le nom. Je suis certain que les provinces sont obligées de consulter les autres provinces ou le gouvernement fédéral lorsqu'une rivière traverse ces frontières. Dans le nord, il est maintenant question de détourner certaines rivières qui coulent en direction du nord et qui traversent la Saskatchewan, l'Alberta et peut-être d'autres provinces encore; on veut les détourner vers le sud et les gens du nord s'en inquiètent. Il s'agit d'un projet à long terme et il ne se montre pas très enthousiaste.

M. Thomson: En fait, d'après vous, le gouvernement fédéral a donné son accord pour la construction du barrage.

M. Chrétien: Je ne sais pas s'il était d'accord ou non.

M. Thomson: De toute façon, s'il ne s'était pas opposé dans une situation semblable, ce serait la même chose.

M. Chrétien: Je ne saurais vous donner ces renseignements, car je n'étais pas là au moment où les décisions ont été prises.

M. Thomson: Pourtant, vous m'avez bien dit qu'il faut passer par une consultation et puisqu'on a construit le barrage, je suppose que le gouvernement fédéral et l'Alberta sont parvenus à un accord quelconque; sinon, on aurait porté l'affaire devant la Cour suprême et je ne pense pas que ce soit le cas.

M. Chrétien: Je ne saurais vous répondre, monsieur Thomson, car j'ignore les faits. Je n'étais pas là et cela ne relevait pas de moi.

M. Thomson: Une dernière question. En ce qui concerne l'absence des inondations du printemps, êtes-vous conscient du fait que ces lacs dont on a parlé étaient pleins au printemps, qu'on retenait l'eau et qu'on laissait s'écouler peu à peu tandis que maintenant ces lacs sont pour ainsi dire à sec ou bien n'existent même plus?

[*Texte*]

Mr. Nicol: There is a task force studying the problem right now, the Mackenzie Delta Task Force, and their charge is to try to establish what necessary works would be required in order to re-establish the general situation with regard to water that existed prior to the control of the river. This task force got started some months ago and as yet they have not come forward with a report.

Mr. Thomson: This was a task force appointed by Northern Affairs?

Mr. Nicol: It is an interdepartmental task force; it is headed by the water people in the Department of Fisheries and Forestry. We are represented on the task force.

Mr. Thomson: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Borrie: Mr. Chairman, just for the record, I believe you said the Mackenzie Delta Task Force. Is it the Athabasca?

Mr. Nicol: It is the Athabasca Delta. I stand corrected.

The Vice-Chairman: Mr. Yewchuk.

Mr. Yewchuk: I have a couple of short questions arising from my earlier question. What generally does the federal government wish to obtain from the provincial government in exchange for a portion of Wood Buffalo — a description of the type of property generally?

Mr. Chrétien: Personally we are quite happy with the Wood Buffalo National Park. They came to us and they wanted to take part of that park back to the province — not back to the province because it had never been under its administration. Since confederation it had been federal land. They wanted to have part of it and I said to them that I was willing to consider an exchange because there are some areas that we have an interest in the southern part of Alberta for more national parks or recreational areas, or even historic sites, that could be of great interest to us. I cannot tell you those things because it will depend on what they require from us whether we will demand something in return.

Mr. Sulatycky: I would like to make one suggestion and get the reaction of the Minister to it, Mr. Chairman. The two areas that have generally been mentioned, and which are now under provincial control, as suitable for exchange are Cypress Hills and the Badlands. These areas are now reasonably well protected by the provincial governments. There are provincial parks in these areas. There is also problems attached to transferring jurisdiction to the federal government in that there are certain grazing leases and a number of private individuals have interests in these areas. May I suggest that Waterton Lakes is a small national park — small in area — given the fact that it is in the mountains, I think it is probably the smallest of our mountain parks, and there is some concern that before too long the saturation point will be reached at Waterton. There is an area to the north of Waterton which I think the province would be more inclined to give up than to give up jurisdiction in Cypress Hills or the Red Deer Valley because of the problems that I mentioned earlier, and maybe this is something we could discuss with them. Do you have any reaction to that? Is this something that you feel is a possibility?

[*Interprétation*]

M. Nicol: Une équipe de travail étudie le problème; il s'agit de l'équipe de travail sur le Delta du Mackenzie et leur tâche consiste à déterminer quels seraient les travaux nécessaires pour rétablir la situation concernant les eaux, situation telle qu'elle était antérieurement à la construction du barrage. Cette équipe de travail a été mise sur pied il y a quelques mois et n'a pas encore publié de rapport.

M. Thomson: Il s'agit d'une équipe de travail nommée par les Affaires indiennes?

M. Nicol: Il s'agit d'une équipe de travail interministériel; elle est dirigée par les gens chargés des eaux au sein du ministère des Pêches et Forêts. Nous y sommes également représentés.

M. Thomson: Je vous remercie, monsieur le président.

M. Borrie: Monsieur le président, une rectification: vous avez parlé de l'équipe de travail sur le Delta du Mackenzie; en fait, il s'agit de l'Athabaska?

M. Nicol: C'est le Delta de l'Athabasca. Merci de la rectification.

Le vice-président: Monsieur Yewchuk.

M. Yewchuk: Je voudrais poser quelques brèves questions qui découlent de mon intervention antérieure. En général, que désire obtenir le gouvernement fédéral du gouvernement provincial en échange d'une partie du parc Wood Buffalo?

M. Chrétien: Personnellement, le parc national de Wood Buffalo nous satisfait. Ils sont venus nous trouver et ils ont voulu restituer une partie du parc à la province — non pas à la province car ce parc n'a jamais relevé d'elle. Depuis la création de la Confédération, il s'agit d'une terre fédérale. Ils voulaient en avoir une partie et je leur ai dit que j'étais disposé à envisager un échange car certaines parties au sud de l'Alberta nous intéressent dans le but d'y créer davantage de parcs nationaux ou de zones de loisirs ou même de recréer des sites historiques. Je ne peux rien vous dire car tout dépendra de ce qu'ils exigeront de nous et cela dépendra également de ce que nous exigerons en retour.

M. Sulatycky: Je voudrais émettre une suggestion et savoir ce qu'en pense le ministre. Les deux régions qu'on mentionne d'ordinaire, qui relèvent actuellement de la province, et qui semblent satisfaisantes pour un échange, sont les régions de Cypress Hills et les Badlands. A l'heure actuelle, ces régions sont assez bien protégées par les gouvernements provinciaux. Il existe des parcs provinciaux dans ces régions. Le fait qu'elles relèveraient non plus du gouvernement provincial mais du gouvernement fédéral pose également des problèmes car il existe certains droits de pâturage cédés à bail et bien des particuliers profitent de ces régions. Voilà ma suggestion: le parc national de Waterton Lakes est peu étendu. Etant donné qu'il se trouve dans les montagnes, je crois que c'est probablement le plus petit de nos parcs montagneux et l'on s'inquiète de voir que bientôt, Waterton atteindra son point de saturation. Or, il existe au nord de Waterton une région que la province préférerait céder à la place de Cypress Hills ou de Red Deer Valley étant donné les problèmes que j'ai évoqués tout à l'heure et l'on pourrait en discuter avec elle. Qu'en pensez-vous? Serait-ce réalisable?

[*Text*]

Mr. Chrétien: I take it as a suggestion that you would like to make in order to help solve the problem. I do not know the area that you refer to, but the argument that you are putting forward seems to be sound with respect to the expansion of Waterton Park. It is quite a good park but it is small on the Canadian side. I understand that it is quite a large park on the American side. Thank you for the suggestion. We will keep that in mind. I never thought about it before.

Mr. Sulatycky: Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Mr. Yewchuk.

Mr. Chrétien: I want to make a correction. It was the Navigable Waters Protection Act.

Mr. Yewchuk: Mr. Minister, you asked the provincial government to come forward with a proposal. Is that the meeting with Mr. Taylor that you referred to?

Mr. Chrétien: No, it was with Dr. Ross.

Mr. Yewchuk: Dr. Ross. What form did you want this proposal to take? Was it just to be a verbal discussion or did you want to augment it with a —

Mr. Chrétien: They are interested in having part of the Wood Buffalo National Park. I told them that we are not ready to turn over all the park, so they are probably interested in having something in that area. They should come to us and say that they would like to have it for this and that reason, and we will consider that and then we will say, « If we are able to agree to what they are asking for we will be in a position to say what we want in return. »

Mr. Yewchuk: The province has indicated that initially this park was really not established to be a park, but because a game preserve for the buffalo was required, under the legislation of the day the only way this could be done was to make it a national park. The province has also indicated that they would be willing to maintain this entire area as a game preserve, which would include protecting the buffalo and the whooping crane nesting grounds. They also feel that they would be in a position to take care of the buffalo health problem more adequately than is being done now. Presumably the buffalo are fairly extensively diseased with tuberculosis and maybe some other things.

Mr. Chrétien: I do not know whether they can do a better job than us, but I must say that a few years ago, there were very few buffalo left — I think 10 or 15 years ago — and now the herds are quite big. Of course, we had disease in the herds a couple of years ago, but I think the problem is under control now, or more or less.

Of course, I just say that it is part of the National Park and I said that I am not ready to turn it over to the provinces because this plan has been set aside for conservation purposes. Perhaps, the motivation at the beginning was just the buffalo, I do not know, but I think that the move was made at that time and it was accepted by the provinces that this land should be set aside for park purposes and I do not think that we should change it. It is a question of judgment. I think if you are not for conservation, preservation, you can argue for resource development. I say that this area should be kept for conservation.

[*Interpretation*]

M. Chrétien: Je prends cela comme une suggestion de votre part, destinée à résoudre le problème. Je ne connais pas la région dont vous parlez mais l'argument que vous avancez en ce qui concerne l'expansion du parc Waterton semble valable. C'est un très bon parc mais il est petit du côté canadien. Je crois savoir qu'il est très grand du côté américain. Merci de votre proposition. Je ne l'oublierai pas. Je n'y avais jamais songé.

M. Sulatycky: Merci monsieur le président.

Le vice-président: Monsieur Yewchuk.

M. Chrétien: Je voudrais apporter une rectification. Il s'agissait de la Loi sur la protection des eaux naviguables.

M. Yewchuk: Monsieur le ministre, vous avez demandé au gouvernement provincial de formuler une proposition. Vouliez-vous parler de l'entretien que vous avez eu avec M. Taylor ?

M. Chrétien: Non, c'était avec le Dr Ross.

M. Yewchuk: Le Dr Ross. Sous quelle formule vouliez-vous que cette proposition soit faite ? Souhaitiez-vous qu'elle se fasse oralement ou vouliez-vous l'appuyer par . . .

M. Chrétien: Ils désirent obtenir une partie du Parc national de Wood Buffalo. Je leur ai fait savoir que nous ne sommes pas disposés à céder la totalité du parc de sorte qu'ils désirent probablement obtenir quelque chose dans cette région. Ils devraient venir nous trouver et nous dire qu'ils veulent telle chose pour telle et telle raison. A ce moment-là, nous étudierions leur argument et nous leur dirions : « Si nous acceptons ce qu'ils demandent, nous serons en mesure de dire ce que nous voulons en échange. »

M. Yewchuk: La province a indiqué qu'à l'origine, ce parc n'était pas vraiment destiné à devenir un parc mais plutôt une réserve de chasse nécessaire pour le bison. Aux termes de la législation de l'époque, la seule manière, c'était d'en faire un parc national. La province a également indiqué qu'elle était disposée à conserver cette région sous forme d'une réserve de chasse ce qui protégerait le bison ainsi que les sanctuaires des grues d'Amérique. Ils jugeaient également être à même de mieux faire face aux problèmes concernant le bison car celui-ci semble être atteint de tuberculose et peut-être de certaines autres maladies.

M. Chrétien: Je ne sais pas s'ils peuvent faire mieux que nous mais il y a quelques années, il ne restait que très peu de bisons — il y a de cela dix ou quinze ans — or, maintenant, ils sont très nombreux. Bien sûr, la maladie a frappé les troupeaux il y a quelques années mais elle est maintenant jubilée ou à peu près.

Naturellement, cela fait partie du parc national et comme je l'ai dit, nous ne sommes pas disposés à le céder aux provinces car ce projet vise à la conservation des espèces. Il se peut que le bison en soit à l'origine, je l'ignore, mais à l'époque, les provinces avaient convenu de réserver ces terres pour y établir un parc national et je ne pense pas qu'elles changent maintenant de position. C'est une question de jugement. Si vous n'êtes pas pour la conservation des espèces vous pouvez avancer l'argument de la mise en valeur des ressources. Pour ma part, il faut garder cette région pour la conservation.

[*Texte*]

Mr. Yewchuk: Just to get back to the road for a minute, it seems to me that if a road was built it would not only serve that portion of the province which is outside the park in that corner of the province, but it would eventually also serve the park itself to quite an extent, particularly, if tourist facilities were developed. With that in mind, it would seem to me unreasonable to ask the province to bear the whole cost of such a road, which would also service the park. Is the federal government contemplating at least an allottment of some portion of the cost of this road?

Mr. Chrétien: Because we have priorities in terms of development of parks and there are other parks in different provinces and we are having new parks now, where service is desired, in Wood Buffalo at this time, for us it is a question of priority. What the situation will be in ten years, I do not know. I just say that at this time we cannot make an allocation of money for construction of a road there, because it is a lower priority, and we have already access to the park, in Fort Smith in the southern part of the park.

Mr. Yewchuk: You mention that hunting and fishing will be continued for the Indians, does this include buffalo to a degree? They have hunted buffalo in the past.

Mr. Chrétien: They did not have the right to hunt buffalo, to kill buffalo because of the problem of preservation that we have. There was a time when there were very few buffalo left and we had taken away in those days, for the protection of the buffalo, the right to kill.

I understand that last winter, because we were satisfied with the number of buffalo there was, we gave them permission to kill a certain number of buffalo, but they do not have a general right to kill the buffalo, because they were almost extinct a few years ago.

Mr. Yewchuk: My understanding is that at the present time there are somewhere in the vicinity of 15,000 or 16,000 buffalo in the area?

Mr. Chrétien: There are 12,000 to 14,000.

Mr. Yewchuk: Under normal conditions reproduction rates are such the herd could increase 25-30 per cent per year; at least, this applies to other wild game such as moose assuming that each female reproduces once a year, and half of them would be females or maybe more than half would be females. In any case, there is a substantial growth of the buffalo population and the population of humans in the area is in difficult straits with regard to availability of food and employment and so on and it would seem like a reasonable thing to allow limited hunting on a continuing basis for food purposes for the Indian people in that area. I have spoken to both the chiefs there, including Albert Gladue whom you mentioned before, and some of the people are of the impression that the buffalo there are better taken care of than the humans that live there. What would your impression be of allowing some limited hunting of buffalo for food purposes on an annual basis, as the herd is getting fairly large?

Mr. Chrétien: We did not give the right last winter to kill. We killed them and we permitted the carcases to be used by the Indians.

We will consider that as an annual possibility because of the special situation there. I do not think the park officials are ready to give an open right to kill at this time. They will

[*Interprétation*]

M. Yewchuk: Pour en revenir à la route, il me semble que si on la construisait, cela ne servirait pas seulement cette partie de la province extérieure au parc mais peut-être aussi le parc lui-même — dans une certaine mesure et notamment si on le mettait en valeur du point de vue touristique. Compte tenu de ce fait, il me semble déraisonnable de demander aux provinces d'assumer entièrement le coût de cette route puisqu'elle rendrait également service au parc. Le gouvernement fédéral envisage-t-il d'assumer en partie la construction de cette route?

M. Chrétien: Comme nous avons des priorités en ce qui concerne la mise en valeur des parcs, il y a d'autres parcs dans les différentes provinces et nous en créons d'autres où c'est nécessaire; pour ce qui est de Wood Buffalo, c'est une question de priorité. Quelle sera la situation dans 10 ans, je l'ignore mais pour l'instant, nous ne pouvons pas affecter de crédits à la construction d'une route car cela n'entre pas dans l'ordre de nos priorités et il existe déjà une voie d'accès à Port Smith dans la partie sud du parc.

M. Yewchuk: Vous avez mentionné que les Indiens pourraient continuer à pêcher et à chasser; est-ce que cela recouvre également le bison? Autrefois, ils chassaient le bison.

M. Chrétien: Ils n'avaient pas le droit de chasser ou de tuer le bison étant donné le problème de conservation auquel nous nous heurtions. Il fut une époque où il restait très peu de bisons et c'est pourquoi nous avons supprimé le droit de les tuer.

Je crois savoir que l'hiver dernier, comme le nombre des bisons était satisfaisant, nous avons accordé la permission d'en tuer un certain nombre mais, en règle générale, c'est interdit puisque l'espèce était sur le point de s'éteindre il y a quelques années.

M. Yewchuk: A l'heure actuelle, ils sont au nombre de 15,000 ou 16,000 dans cette région, n'est-ce pas?

M. Chrétien: Ils sont entre 12,000 et 14,000.

M. Yewchuk: Dans des conditions normales, les taux de reproduction seraient tels que les troupeaux pourraient augmenter de 25 à 30 p. 100 par an; du moins, cela s'applique aux autres espèces telles que l'orignal si l'on part du principe que chaque femelle se reproduit une fois par an et que la moitié du troupeau ou davantage est composé de femelles. En tout cas, les bisons semblent se multiplier énormément alors que la population humaine de la région se heurte à des difficultés en ce qui concerne la nourriture et l'emploi; c'est pourquoi, me semble-t-il, il y aurait lieu de donner aux Indiens qui habitent cette région la permission de chasser le bison compte tenu de certaines limites. Je me suis entretenu avec les deux chefs y compris Albert Gladue dont vous avez déjà parlé et là-bas, les gens ont l'impression qu'on s'occupe davantage du bison que des humains. Seriez-vous d'accord pour autoriser la chasse aux bisons étant donné que le troupeau semble s'accroître?

M. Chrétien: L'hiver dernier, nous n'avons pas donné le droit de tuer. Nous les avons tués nous avons permis aux Indiens d'utiliser les carcasses. Nous envisagerons cela sur la base d'une année en raison de la situation propre à cette région. Je ne pense pas que les autorités chargées du parc soient actuellement disposées à donner ouvertement le droit

[*Text*]

do that themselves and will turn over the meat to the Indians and Metis who are living in the area.

Mr. Yewchuk: Mr. Chrétien, I realize you want to go now, but I would like to see this question of change in boundaries resolved fairly soon one way or another, if for no other reason than to discontinue keeping the people who live there in suspension for another 15 or 20 years. Are you thinking of any other initiatives towards the provincial government at this time or is it entirely up to them to make the next move now?

Mr. Chrétien: I am ready to send them a copy of the discussion we are having today so they will be aware of the mood of Ottawa about it. I am ready to discuss, but because they are the ones who are asking for the park or part of the park, I think they should come with a proposition. I am ready to study that as soon as I receive it.

Mr. Yewchuk: Would you agree to allow me to set up a meeting for you with the province?

Mr. Chrétien: I do not know. I do not know when I will in Alberta or if they are willing to come here. I will be happy to receive them any time. In fact, Mr. Yewchuk, we have had five meetings about it, either myself or Mr. Lang, and we always have taken the position that they should make a specific proposition, but they have not so far. Perhaps they are waiting to know themselves what kind of resources there are there before making a proposition and perhaps it would be advisable for both parties to know the result of the survey that we are making this summer about the potential there in the park.

Mr. Yewchuk: I am aware of the fact that you have had five meetings or more. However, these have not necessarily been that fruitful and I am looking forward to something a little more conclusive.

Mr. Chrétien: Yes, but I think at this time I would like to wait until I have the report of the evaluation of the resources before getting involved in an agreement.

Mr. Yewchuk: Thank you, Mr. Chrétien.

The Vice-Chairman: I think that completes the questioning. I would like to thank you, Mr. Chrétien, for appearing. We will adjourn until 9.30 tomorrow morning at which time we will be dealing with the Yukon minerals bill.

[*Interpretation*]

de tuer le bison. Ils le tueront eux-mêmes et donneront la viande aux Indiens et aux Métis qui habitent la région.

M. Yewchuk: Monsieur Chrétien, je pense que vous devez nous quitter maintenant mais j'aimerais que le problème des limites soit résolu assez tôt, que ce soit d'une manière ou d'une autre, ne serait-ce que pour donner une certitude aux gens qui y habitent et ne pas les laisser en suspens pendant encore quinze ou vingt ans. Envisagez-vous d'autres initiatives concernant le gouvernement provincial ou bien est-ce uniquement à eux de faire le premier pas?

M. Chrétien: Je suis prêt à leur faire parvenir la transcription de l'entretien que j'ai eu aujourd'hui de manière à ce qu'ils sachent quelle est la position d'Ottawa. Je suis disposé à discuter mais comme ce sont eux qui demandent le parc ou une partie du parc, je crois que c'est à eux de formuler une proposition. Je suis prêt à l'étudier dès qu'elle me parviendra.

M. Yewchuk: Me permettez-vous d'organiser pour vous une rencontre avec la province?

M. Chrétien: Je ne sais pas. Je ne sais pas quand je me rendrai en Alberta ou même s'ils sont disposés à venir ici. Je me ferai un plaisir de les recevoir quand ils voudront. En fait, monsieur Yewchuk, nous avons déjà eu cinq entretiens soit avec moi-même soit avec M. Lang et nous leur avons toujours demandé de formuler une proposition précise mais ils ne l'ont pas encore fait. Peut-être attendent-ils eux-mêmes de savoir exactement la nature des ressources naturelles avant de formuler une proposition et peut-être serait-il souhaitable que les deux parties attendent l'été pour connaître le résultat de l'étude que nous faisons actuellement au sujet des ressources du parc.

M. Yewchuk: Je sais que vous avez déjà eu cinq entretiens ou davantage. Cependant, ces entretiens n'ont peut-être pas été fructueux et j'attends avec impatience qu'on parvienne à quelque chose de plus positif.

M. Chrétien: Oui mais j'aimerais attendre le rapport qui nous permettra d'évaluer les ressources avant d'entamer les négociations.

M. Yewchuk: Merci monsieur Chrétien.

Le vice-président: Cela met fin au débat. Je tiens à vous remercier d'être venus. La séance est levée jusqu'à 9 h. 30 demain matin. Nous traiterons alors du bill concernant les mines du Yukon.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 24

Thursday, June 10, 1971

Chairman: Mr. Ian Watson

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 24

Le jeudi 10 juin 1971

Président: M. Ian Watson

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Indian Affairs and Northern Development

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Affaires indiennes et du développement du Nord canadien

RESPECTING:

Bill C-187, An Act respecting minerals in the Yukon Territory

CONCERNANT:

Bill C-187, Loi concernant les minéraux du territoire du Yukon

APPEARING:

The Hon. Jean Chrétien, Minister of Indian Affairs and Northern Development

COMPARAÎT:

L'honorable Jean Chrétien, Ministre des Affaires indiennes et du développement du Nord canadien

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

Third Session

Twenty-eighth Parliament, 1970-71

Troisième session de la

vingt-huitième législature, 1970-1971

23963—1

STANDING COMMITTEE ON INDIAN AFFAIRS AND NORTHERN DEVELOPMENT

Chairman: Mr. Ian Watson

Vice-Chairman: Mr. Paul St. Pierre

Messrs.

Badanai
Barnett
Borrie
Buchanan
Cadieu
Gendron
Gundlock
Harding
Marchand
(*Kamloops-Cariboo*)
Matte
Morison
Nielsen
Orange
Paproski
Rock
Simpson
Sulatycky
Yewchuk—(20).

(Quorum 11)

Greffier du Comité

J. H. Bennett

Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 65(4)(b)

Mr. Harding replaced Mr. Thomson (*Battleford-Kindersley*) on June 10, 1971

COMITÉ PERMANENT DES AFFAIRES INDIENNES ET DU DÉVELOPPEMENT DU NORD CANADIEN

Président: M. Ian Watson

Vice-président: M. Paul St. Pierre

Messieurs

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

M. Harding remplace M. Thomson (*Battleford-Kindersley*) le 10 juin 1971

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente au siège d'Information Canada, Ottawa, Canada

ORDERS OF REFERENCE

Monday, April 26, 1971.

Ordered,—That Bill C-187, An Act respecting minerals in the Yukon Territory, be referred to the Standing Committee on Indian Affairs and Northern Development.

Tuesday, June 1, 1971.

Ordered,—That the Standing Committee on Indian Affairs and Northern Development be granted leave to authorize a Subcommittee comprising eleven of its members to adjourn from place to place within Canada, namely, Vancouver, B.C. and Whitehorse, Yukon Territory, from August 9 to August 14, 1971, in relation to Bill C-187, An Act respecting minerals in the Yukon Territory, and that the necessary supporting staff accompany it.

ATTEST

ORDRES DE RENVOI

Le lundi 26 avril 1971

Il est ordonné,—Que le Bill C-187, Loi concernant les minéraux du territoire du Yukon, soit déféré au comité permanent des affaires indiennes et du développement du Nord canadien.

Le mardi 1er juin 1971

Il est ordonné,—Que permission soit accordée au comité permanent des affaires indiennes et du développement du Nord canadien d'autoriser un sous-comité composé de onze de ses membres, à s'ajourner d'un endroit à un autre au Canada, soit à Vancouver (C.-B.) et à Whitehorse, Territoire du Yukon, du 9 août au 14 août 1971, au sujet du Bill C-187, Loi concernant les minéraux du territoire du Yukon, et que le personnel de soutien nécessaire l'accompagne.

ATTESTÉ

Le greffier de la Chambre des communes

ALISTAIR FRASER

The Clerk of the House of Commons

MINUTES OF PROCEEDINGS

Thursday, June 10, 1971.

(26)

[*Text*]

The Standing Committee on Indian Affairs and Northern Development met this day at 9:36 a.m. The Vice-Chairman, Mr. St. Pierre, presiding.

Members present: Messrs. Barnett, Borrie, Buchanan, Harding, Nielsen, Rock, St. Pierre, Simpson—(8).

Appearing: The Honourable Jean Chrétien, Minister of Indian Affairs and Northern Development.

Witnesses: From the Department of Indian Affairs and Northern Development: Messrs. A. D. Hunt, Assistant Deputy Minister (Northern Development); B. J. Trevor, Administrator, Mining Section, Northern Economic Development Branch.

The Vice-Chairman announced an "in camera" meeting for Tuesday, June 15, 1971 to consider a draft report on "the subject-matter of Arctic icebreaker service".

The Committee commenced consideration of Bill C-187, An Act respecting minerals in the Yukon Territory.

The Vice-Chairman introduced the Honourable Jean Chrétien, Minister of Indian Affairs and Northern Development, who made a statement relating to Bill C-187.

After questioning thereon,

The Minister of Indian Affairs tabled a document containing a list of suggested Government amendments to Bill C-187.

In accordance with a motion passed pursuant to S.O. 65 (7) at a meeting held on Thursday, November 26, 1970, the document tabled by Mr. Chrétien containing a list of suggested Government amendments to Bill C-187 is printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (*See Appendix "S"*)

Questioning of the witnesses continued.

At 11:00 a.m. the Committee adjourned to Tuesday, June 15, 1971.

PROCÈS-VERBAL

Le jeudi 10 juin 1971

(26)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des affaires indiennes et du développement du Nord canadien se réunit ce matin à 9 h 36. Le vice-président, M. St. Pierre, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Barnett, Borrie, Buchanan, Harding, Nielsen, Rock, St. Pierre, Simpson—(8).

Comparaît: L'honorable Jean Chrétien, ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien.

Témoins: Du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien: MM. A. D. Hunt, sous-ministre adjoint, (développement du Nord) et B. J. Trevor, administrateur, section des mines, direction du développement économique du Nord canadien.

Le vice-président annonce qu'il y aura une séance à huis clos le mardi 15 juin 1971 pour étudier un projet de rapport sur «la question du service de brise-glace dans l'Arctique».

Le Comité entreprend l'étude du Bill C-187, Loi concernant les minéraux du territoire du Yukon.

Le vice-président présente l'honorable Jean Chrétien, ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien, qui fait une déclaration concernant le Bill C-187.

Après la période de questions,

Le ministre des Affaires indiennes dépose un document contenant une liste d'amendements relatifs au Bill C-187, proposé par le gouvernement.

Conformément à une motion adoptée en vertu du règlement 65 (7) lors d'une séance tenue le jeudi 26 novembre 1970, le document déposé par M. Chrétien contenant une liste des amendements ayant trait au Bill C-187 proposé par le gouvernement est imprimé en appendice aux procès-verbaux et témoignages de ce jour. (*Voir appendice «S»*)

La période de questions des témoins se poursuit.

A 11 h du matin, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mardi 15 juin 1971.

Le greffier du Comité

J. H. Bennett,

Clerk of the Committee.

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Thursday, June 10, 1971

• 0936

[*Texte*]

The Chairman: Gentlemen, we stood Clause 1 of this bill and Clause 2 is before us today for the purpose of our witness, the Honourable Jean Chrétien, who has a prepared statement to make following which we will have questions.

I would also like to suggest to the Committee today, unless there is disagreement, that we meet next Tuesday in camera to consider our report on the icebreaker service. Is this reasonably convenient as to time? I will ask Mr. Chrétien to proceed then.

Hon. Jean Chrétien (Minister of Indian Affairs and Northern Development): Thank you, Mr. Chairman. Mr. Chairman, when I introduced Bill C-187 in the House I indicated that it proposed a complete revision of the Yukon Quartz Mining Act governing the acquisition and management of mining rights, other than placer mining rights in the Yukon Territory.

The primary objective of the bill is the implementation of long overdue changes in the legislation governing the acquisition and administration of rights held in the form of mining claims and leases with a view to modernization and to provide for more efficient local administration.

At the same time it is considered that the granting of mining rights by the Crown no longer brings to the latter a reasonable financial return, especially compared with royalties levied in other mining areas in Canada.

I should mention that most provinces have increased their royalty rates in recent years while the royalty rates in the Yukon have not been revised since 1928. In addition, the existing act does not provide for the application on mining claims of land use regulations intended to protect the ecology and environment of the Northern Territories. Canadian ownership and participation requirements have also been included in the new act to ensure that the new mines meet reasonable requirements of Canadian ownership just as they must do in the Northwest Territories.

The provisions included in the bill are similar to those incorporated in 1961 in the Canada Oil and Gas Land regulations which apply to both Territories. The introduction of these participation provisions does not reflect or in any way anticipate the outcome of the general review of foreign ownership now being undertaken by the government.

In my address on second reading I described the principal changes and the new features embodied in the bill. I also indicated that Yukon residents and those affected by the bill will have the opportunity to make representations to me and to this Committee and that where such representation brought forth new information or a reasonable viewpoint, the relevant proposals in the bill would be reviewed.

Since the bill was given first reading last November I have received a number of representations from interest-

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le jeudi 10 juin 1971

[*Interprétation*]

Le président: Messieurs, nous avons réservé l'article 1 et nous allons passer tout de suite à l'article 2 et entendre notre témoin, l'honorable Jean Chrétien, qui lira une déclaration, après quoi vous pourrez lui poser vos questions.

Êtes-vous d'accord pour siéger à huis clos mardi prochain et discuter notre rapport sur le service de brise-glace. Le temps vous convient-il? La parole est à M. Chrétien.

Hon. Jean Chrétien (ministre des Affaires Indiennes et du Nord Canadien): Merci, monsieur le président. Monsieur le président, lorsque j'ai présenté le bill C-187 à la Chambre, j'ai indiqué qu'il proposait une revision complète de la Loi sur l'extraction du quartz dans le Yukon qui régit l'acquisition et l'administration des droits miniers autres que les droits sur l'extraction de l'or dans le territoire du Yukon.

L'objectif principal du bill est la réalisation des changements très nécessaires dans la législation qui régit l'acquisition et l'administration des droits sous forme de concessions minières et de baux en vue de moderniser cette administration locale et de la rendre plus efficace.

Nous pensons en outre que l'octroi de droits miniers par la Couronne ne lui rapporte plus un revenu adéquat, surtout en comparaison avec les redevances perçues dans les autres zones minières du Canada.

Je devrais vous rappeler que la plupart des provinces ont augmenté leur taux de redevance depuis quelques années tandis que les taux dans le Yukon n'ont pas été revisés depuis 1928. En outre, la loi existante ne prévoit pas l'application des règlements de l'utilisation du territoire en ce qui concerne les concessions minières. Ces règlements sont prévus pour la protection écologique des Territoires du Nord-Ouest. La nouvelle loi comprend aussi la revendication que ce soit des Canadiens qui possèdent et participent à l'exploitation minière pour assurer que les nouvelles mines satisfassent aux exigences de propriétés canadiennes comme c'est le cas dans les Territoires du Nord-Ouest.

Ces nouvelles dispositions ressemblent à celles insérées en 1961 dans les règlements de l'industrie du pétrole et du gaz du Canada qui s'appliquent aux deux territoires. L'insertion de ces deux dispositions relatives à la participation ne réflète ni n'anticipe en rien le résultat de la révision générale de la propriété étrangère qui a lieu actuellement dans le gouvernement.

Lors de la deuxième lecture, j'ai décrit dans mon discours les changements principaux et les nouvelles caractéristiques contenues dans ce bill. J'ai également dit que les résidents du Yukon et ceux qui seront affectés par le bill auront l'occasion d'en discuter avec moi et avec ce Comité, et que si cette représentation donnait jour à de nouvelles informations ou reflétait un point de vue rai-

[*Text*]

ed parties. I have given these very careful consideration. I agree that a number of the views expressed are well-founded. Accordingly, I wish to inform you before you hold public hearings in Vancouver and Whitehorse, of the several areas where the government is prepared to accept changes. It is hoped that these suggested changes could be moved during the Committee's clause-by-clause study of the bill or moved when the bill is back in the House. I do not know exactly in which form because there is a problem when you amend the clauses related to revenues for the government, but I shall inform you of the form it is going to take. I do not know if it will be at the report stage in the House of Commons or on third reading, but I understand that they have to be moved in the House by me at some stage and I will check with the Clerk of the House about the mechanism of it.

• 0940

These changes will provide essentially for the following: first, the clarification of the wording of some of the clauses of the bill to more clearly define the intent; second, an increase under the grouping provisions, in the number of claims that may be grouped, from 36 to 50, and also allowance for grouping twice in any twelve-month period; three, the deletion of discretionary powers and provision for certain decisions to be appealed to the territorial courts; four, changes in the royalty provisions to (a) make 1973 the year for the new rates to take effect, that is in respect of minerals and ore produced in 1972, (b) extend the pre-production expenses allowance, to all mines that commenced production after December 31, 1966, (c) allow interest payments on loans as a deductible item, (d) make provision for deferment of major new development expenses such as shaft sinking, access drifts to new ore bodies, removal of overburden above new open-pit ore bodies, where such expenses cannot be otherwise treated as a capital expense, and (e) specifically fix the gross value of production as the amount received or receivable from the sale in any one year of the minerals produced; five, no approval required for the export of ore under an annual gross value of $50,000; six, a requirement that no regulation pursuant to the bill be made or amended unless a draft of the proposed regulation has been published in the *Canada Gazette* at least 90 days previously; and seven, a requirement that the engineer of mines be a member of the Association of Professional Engineers or licensed to practice as a professional engineer.

I believe you will find these suggestions pertinent and reasonable and I wish to assure you that the government will give serious consideration to any further proposals for change.

I will be pleased to comment on these or any other matters related to your review of Bill C-187, should you so desire. Thank you, Mr. Chairman.

[*Interpretation*]

sonnable, les propositions respectives du bill seraient révisées.

Depuis la première lecture du bill au mois de novembre dernier j'ai reçu beaucoup des délégués des différentes parties intéressées. Je leur ai prêté toute mon attention. Je suis d'accord qu'un certain nombre de ces opinions sont bien fondées. Je voudrais vous informer avant vos auditions à Vancouver et à Whitehorse des différents points pour lesquels le gouvernement accepterait des changements. Nous espérons que ces changements proposés pourront être adoptés pendant l'étude article par article du bill par le Comité ou lorsque le bill sera de retour dans la Chambre. Je ne sais pas exactement sous quelle forme cela serait parce qu'il y a un problème lorsque l'on modifie un article qui est en rapport avec les venues du gouvernement, mais je vous informerai de la procédure à suivre. Je ne sais pas si cela serait au stade du rapport de la Chambre des communes ou lors de la troisième lecture, mais je crois que je dois le soumettre à la Chambre à un moment donné et je verrais avec le greffier de la Chambre la procédure exacte.

Il s'agit des changements suivants: premièrement, simplification du libellé de quelques articles du bill pour définir plus clairement l'intention. Deuxièmement, une augmentation du nombre des concessions qui peuvent être groupées, je veux dire de 36 à 50, de même que la possibilité de grouper deux fois dans chaque période de 12 mois. Troisièmement, la suppression des pouvoirs discrétionnaires et une disposition permettant de faire appel pour certaines décisions à la cour territoriale. Quatrièmement, changements dans les dispositions régissant des redevances pour que (a) l'année 1973 soit le début de mise en vigueur au nouveau taux, je veux dire qu'il s'agit des minéraux produits en 1972, (b) étendre l'allocation aux dépenses antérieures de la production à toutes les mines qui ont commencé leur production après le 31 décembre 1966, (c) les paiements d'intérêts pour des prêts seront déductibles, (d) possibilité de transférer des dépenses pour des améliorations principales comme par exemple le creusage d'un puits, de galeries d'accès, d'enlèvement du terrain de recouvrement etc....lorsque ces dépenses ne peuvent pas être traitées comme un investissement d'équipement et (e) surtout la fixation de la valeur brute de la production étant égale à la somme reçue ou à recevoir pour la vente des minéraux produits dans chaque année particulière. Cinquièmement, l'exportation de minéraux inférieure à une valeur brute annuelle de $50,000 ne requiert pas de permis. Sixièmement, la requête qu'aucun règlement en application d'une loi soit fait ou modifié à moins que le projet du règlement proposé ait été publié dans la *Gazette* canadienne au moins 90 jours auparavant. Et septièmement, la demande que les ingénieurs des mines soient membres de l'Association des ingénieurs professionnels ou licenciés à pratiquer la profession d'un ingénieur professionnel.

J'espère que vous trouverez ces propositions justes et raisonnables et désire vous assurer de l'attention que prêtera le gouvernement à vos propositions de changement.

Je commenterai avec plaisir ces ou tout autres problèmes qui sont en rapport avec votre revision du Bill C-187. Merci, monsieur le président.

[*Texte*]

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Minister. First on my list is Mr. Nielsen.

Mr. Barnett: Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Do you have a question, Mr. Barnett?

Mr. Barnett: I was wondering if the Minister has, by any chance, some copies of that statement?

The Vice-Chairman: Do you have copies of the statement?

Mr. Chrétien: Do you want copies of this statement?

Mr. Barnett: Yes, we do.

Mr. Chrétien: Could you distribute that to the members of the Committee, please?

The Vice-Chairman: Do you want to proceed, Mr. Nielsen?

Mr. Nielsen: In order to assist both the Committee in its work and the hearings that will be held in Vancouver and in Whitehorse in August, I wonder if the Minister could be a little more specific with respect to the matters which I will set forth. I believe that if we attempt to hear evidence or if witnesses appear before the Committee without more clarification from the Minister as to these proposed changes, we will be wasting a good deal of time and effort. The first point that the Minister indicated was the subject of change in certain clauses for the purpose of clarifying the wording, I think, this was the manner in which he put it. I wonder if you would mind indicating which of the clauses of the bill that the government intends to change and in what fashion?

Mr. Chrétien: I have a list of the clauses here, Mr. Chairman, that will be amended in order for clarification purposes or grouping. We have put together all the numbers of the clauses that will be affected. We can give the list to the Chairman, and it can thus be distributed. As you know, these amendments cannot be moved before a clause by clause study is done and before the amendments have been proposed and seconded by people who are members of the Committee.

Mr. Nielsen: I appreciate that, Mr. Chairman, but it will give the opportunity to the chambers of mines, to other organizations and individuals who have submitted briefs, to look at the proposed changes and compare them with the existing bill and thus enable them to give more meaningful suggestions to the Committee when it does its work in the west.

The Vice-Chairman: We have only the one copy. Should we append it to the Committee minutes?

• 0945

Mr. Nielsen: I think that would be a very good idea. I would certainly like to have, though, a copy so that I could work on it before the Committee report is printed. That takes time.

Mr. Chrétien: Mr. Chairman, the purpose of my presence here is that I knew you were going there. After the

[*Interprétation*]

Le vice-président: Merci, monsieur le ministre. Le premier inscrit sur ma liste est M. Nielsen.

M. Barnett: Monsieur le président.

Le vice-président: Si vous avez une question, monsieur Barnett?

M. Barnett: Est-ce que le ministre a des exemplaires de cette déclaration?

Le vice-président: Est-ce que vous avez des exemplaires de cette déclaration?

M. Chrétien: Est-ce que vous voulez des exemplaires de ces déclarations?

M. Barnett: Oui, nous voudrions bien.

M. Chrétien: Est-ce que vous pourriez les distribuer aux membres du Comité, s'il vous plaît?

Le vice-président: Est-ce que vous voulez prendre la parole, monsieur Nielsen?

M. Nielsen: Pour contribuer aussi bien au travail de ce comité aussi bien qu'aux auditions qui auront lieu à Vancouver et à Whitehorse au mois d'août, j'aimerais que le ministre explique plus clairement sur les détails. Je pense que si nous allons écouter les témoins sans avoir davantage de précisions du ministre en ce qui concerne les changements proposés, nous gaspillerons beaucoup de temps et d'effort. Le ministre a d'abord parlé des changements dans certains articles avec le but de clarifier le libellé. Je pense que c'est ainsi qu'il s'est exprimé. Est-ce que vous pourriez indiquer les articles du bill qui sont concernés? Et de quelle manière le sont-ils?

M. Chrétien: J'ai ici une liste des articles, monsieur le président, qui seront modifiés pour être plus clairs. Nous avons assemblé tous les articles qui sont concernés. Nous pouvons donner la liste au président qui pourra la distribuer. Vous savez que ces amendements ne peuvent être traités avant l'étude article par article et avant que les modifications n'aient été proposées et expliquées par les membres du Comité.

M. Nielsen: J'en suis heureux, monsieur le président, mais est-ce que les Chambres des Mines et autres organisations et individus qui ont soumis des exposés auront l'occasion de voir les changements proposés et de les comparer avec le bill existant pour avoir la possibilité de faire des propositions plus raisonnables au Comité lorsqu'il fera son travail dans l'Ouest?

Le vice-président: Nous n'avons qu'une seule copie. Est-ce que nous pourrons les annexer au procès-verbal du Comité?

M. Nielsen: Je pense que c'est une bonne idée. J'aimerais avoir un exemplaire pour pouvoir travailler avant la publication du rapport du Comité. Cela prend du temps.

M. Chrétien: Monsieur le président, je suis ici parce que je sais que vous y êtes. Après notre discussion dans

[*Text*]

discussion we had in the House and the representations I received since I introduced the bill, I thought it would be a good idea to put forward the changes right now rather than to wait until after the hearings. So perhaps some of the points that we tried to clarify will not have to be repeated. I was caught with the problem of procedure in the Committee. Those amendments are ready as far as I am concerned. I was to ask some members of the Committee to move them but there is no way that it could be done formally before going into every one of those clauses unless we find another format on which to proceed.

Mr. Nielsen: I appreciate that, Mr. Chairman. I think the Minister's action is bringing forward his declaration of the government's intention to introduce these amendments is extremely helpful. I am merely asking for more details now so as to enable me and other members of the Committee as well as other organizations to consider the proposed intentions of the government with respect to these changes before the Committee hearings.

The Vice-Chairman: May I suggest to the meeting that although they could not be formally moved, and obviously could not be moved by the Minister in any case, there would be no reason that he could not read what he suggests.

Mr. Nielsen: Not at all.

The Vice-Chairman: They would then be on the record. Mr. Harding.

Mr. Harding: Mr. Chairman, may I suggest that the Minister take them one at a time, get hold of the clause in the bill that each one of us has and tell us what he intends to do. Then we can have a picture as to what the clause is now and the amendment you are going to make. Then we will have it. That would clarify it.

Mr. Chrétien: We have prepared all the amendments. I have them here.

Mr. Nielsen: Excuse me for interrupting, Mr. Minister, but with respect, that would consume a good deal of the Committee's time. There are obviously several of them. We would be in just as good a position if they were printed as an appendix to today's *Proceedings*. In the meantime, perhaps the Clerk could have xeroxed a number of copies for Committee members so that we do not have to wait for the printed copy of these proceedings.

Mr. Chrétien: I have them. We can distribute those amendments. It is to help the Committee that we have proceeded that way. I think that to read all those things, like the definition of engineers of mines—there are a lot of technical things like that—could be a long process and quite dull too.

The Vice-Chairman: Mr. Barnett.

Mr. Barnett: On this point, it certainly would be useful if we could see and relate the general statement on the points listed by the Minister to the clauses of the bill. Then we could understand them. Take, for example, point one. The Minister says that clarification of the

[*Interpretation*]

la Chambre et mes discussions avec les représentants divers depuis ma présentation du bill, j'ai pensé que ce serait une bonne idée que de proposer les changements maintenant au lieu d'attendre les auditions. Peut-être sera-t-il donc inutile de répéter quelques-unes des points que nous voulons préciser. Je me suis heurté au problème de la procédure dans le Comité. Ces modifications sont prêtes, au moins en ce qui me concerne. Je voulais demander à quelques-uns des membres du Comité de les discuter, mais formellement ce n'est pas possible avant de voir tous les articles à moins que nous ne trouvions une autre procédure.

M. Nielsen: J'en suis heureux, monsieur le président. Je pense que la présentat on par le Ministre de la déclaration d'intention du gouvernement en ce qui concerne l'introduction de ces modifications est très utile. Je ne demande que quelques détails de plus pour que moi-même comme les autres membres du Comité et les organisations diverses puissent réfléchir aux intentions du gouvernement telles qu'elles sont présentées avant les auditions du Comité.

Le vice-président: Est-ce que je peux vous proposer que le Ministre lise ces changements, même si nous ne pouvons pas en dicuter officiellement en attendant.

M. Nielsen: Pas du tout.

Le vice-président: Donc, ils se trouvent dans le procès-verbal.

M. Harding: Monsieur le président, je propose que le Ministre les prenne point par point, article par article, pour que nous puissions écouter son intention. Alors, nous pouvons nous faire une idée de l'article actuel et de la modification proposée. Cela simplifierait les choses.

M. Chrétien: Nous avons préparé toutes les modifications. Je les ai ici.

M. Nielsen: Excusez-moi de vous interrompre, monsieur le ministre, je vous dirais avec tout mon respect que cela prendra beaucoup de temps au Comité. Je crois qu'il serait aussi bien de les avoir publiées dans l'annexe du *procès-verbal* d'aujourd'hui. Entre-temps, le greffier aura peut-être des exemplaires imprimés par ordinateur pour les membres du Comité pour que nous n'ayons pas à attendre l'exemplaire imprimé de ce procès-verbal.

M. Chrétien: Je les ai. Nous pouvons distribuer ces modifications. C'était pour aider le Comité que nous avons suivi cette procédure. Nous pensions qu'il serait trop long de lire toutes ces choses comme, par exemple, la définition des ingénieurs de mines—il y a beaucoup de vocabulaire technique.

Le vice-président: Monsieur Barnett.

M. Barnett: A ce propos, il serait utile si nous pouvions voir la déclaration générale en ce qui concerne les points énumérés par le Ministre par rapport aux articles de ce bill. Alors, nous pourrions les comprendre. Prenez, par exemple, le premier point. Le Ministre dit que la clarifi-

[*Texte*]

wording of some of the clauses of the bill should more clearly define the intent. This does not mean too much unless we can...

Mr. Chrétien: I have the amendments. I had the choice of reading all of them but it would have been quite a long exercise in my broken English.

• 0950

Mr. Barnett: We have followed a procedure in several committees in this last while, where we distributed drafts of ideas we had for amendments so that we could all study them, and this was...

Mr. Chrétien: My Parliamentary Secretary will...

Mr. Buchanan: Mr. Chairman, I would suggest that as it is a fairly lengthy thing it be printed and appended to the *Minutes* and copies be made available to the members. I think that would be a simple...

Mr. Barnett: That would be fine.

The Vice-Chairman: As the committee is now dealing with a bill I believe our reports are coming out within 48 hours. That is supposed to be the timing on committee reports when a bill is before a committee. Whether you will get them any more quickly by xeroxing, I do not know; you might be 24 hours ahead.

Mr. Nielsen: Give it to me and I will get it right away. May I continue then, Mr. Chairman, if we have finished with that subject?

The Vice-Chairman: Yes, Mr. Nielsen.

Mr. Nielsen: I have no comment with respect to the second proposal of the Minister; that is clear enough and a good move, I might add, which has been advocated by the mining people in the Yukon.

With respect to the third item mentioned by the Minister, he said that it was his intention to have deleted certain of the discretionary powers now contained in the bill. There was a double-barrelled point there. Apparently provisions are going to be made in certain areas for appeals to the courts from discretionary decisions. I wonder if the Minister has available a similar list of these changes...

Mr. Chrétien: Yes, it is all available.

Mr. Nielsen: It is all in the appendix that is going to be printed.

Mr. Chrétien: It is all available in that, yes.

Mr. Nielsen: Just to assist me so that I can cut my questioning short, do the changes that the Minister has provided to the Committee for printing as an appendix to these *Proceedings* cover all of the points that he has mentioned this morning?

Mr. Chrétien: Yes.

Mr. Nielsen: In detail?

Mr. Chrétien: In detail. There is one that is in the process of being prepared. It is not ready yet. It is on the deferment of development expenses.

[*Interprétation*]

cation du libellé de quelques-uns des articles du bill concerne l'intention. Cela ne signifie pas grand-chose à moins...

M. Chrétien: J'ai les modifications. J'avais le choix de les lire tous, mais cela aurait été un exercice trop long avec mon anglais imparfait.

M. Barnett: Depuis quelque temps, plusieurs comités ont distribué des projets de leurs modifications pour que nous puissions les étudier tous, et de cette manière...

M. Chrétien: Mon secrétaire parlementaire sera...

M. Buchanan: Monsieur le président, je pense qu'il est trop long d'attendre la publication et la distribution des exemplaires qui manquent. Je pense qu'il serait plus simple...

M. Barnett: Ce serait bien.

Le vice-président: Puisque le comité traite maintenant un bill, je pense que notre rapport sortira dans les quarante-huit heures. Je pense que c'est l'horaire valable lorsque un comité traite un bill. Je ne sais pas si un ordinateur travaillera plus rapidement; peut-être faudrait-il attendre vingt-quatre heures.

M. Nielsen: Donnez-le moi et je l'aurai tout de suite. Est-ce que je peux continuer monsieur le président, si nous en avons fini avec ce sujet-là?

Le vice-président: Oui, monsieur Nielsen.

M. Nielsen: En ce qui concerne la deuxième proposition du ministre, je n'ai aucun commentaire à faire: c'est assez clair et bien fait, pourrais-je ajouter, et proposé et accepté par des milliers dans le Yukon.

Le troisième point traité par le ministre parlait de la suppression de certains pouvoirs discrétionnaires actuellement contenus dans le bill. Mais ici il s'agit de deux problèmes. Apparemment, on va rédiger ces dispositions pour qu'on puisse faire appel à la cour relativement aux décisions discrétionnaires. Est-ce que le ministre a une liste de ces changements...

M. Chrétien: Oui, je l'ai.

M. Nielsen: Elles font partie de l'annexe qui sera publiée.

M. Chrétien: Voilà. C'est cela.

M. Nielsen: Pour pouvoir être plus bref, est-ce que monsieur le ministre pourra me dire si tous les changements proposés ce matin seront dans l'annexe de ce procès-verbal?

M. Chrétien: Oui.

M. Nielsen: En détail?

M. Chrétien: En détail. Un changement est juste en préparation. Il n'est pas encore prêt. Il s'agit de l'ajournement des dépenses d'amélioration.

[*Text*]

Mr. Nielsen: In the royalties provisions.

Mr. Chrétien: Yes, 4(d), page 6.

Mr. Nielsen: On page 6 of...

Mr. Chrétien: Yes, it is the one that is not ready yet to be tabled. Excuse me, it is not on the same page, I have my text printed in a different form. Anyway it is 4(d), whatever the page is.

Mr. Nielsen: Thank you. Well, without having those proposed changes before us, there is not much meaningful discussion that can be had on them this morning, so I will defer that aspect of my own questioning and observations until I have seen the proposed changes.

In the meantime, can the Minister advise us whether the government is contemplating any changes at all to the Canadian ownership clause which is now in the bill in its present form?

Mr. Chrétien: No, we are not planning to change it, Mr. Chairman.

Mr. Nielsen: Is it the only justification for this change, which is not now in the existing Yukon Quartz Mining Act, simply that it exists in the Canada mining regulations in the Northwest Territories?

• 0955

Mr. Chrétien: No. I think we did that because what we have done in the Northwest Territories and what has been done in fact by the previous administration, has been judged by me as a reasonable step and it is very much today with the consent of the Canadian people because of Canadian participation and so on. Personally I feel that it is about the minimum we can do to give an opportunity to Canadians to participate in a Canadian venture, you know on Canadian soil and that is why this participation clause is there. In fact what we are asking the company to do is list their stocks on the Canadian market in order to permit Canadians to have access to participate in the development if they want; unless it is a private corporation, and if it is a private corporation, they will have to have, I understand, 50 per cent Canadian participation. I must say that in the mining development it is very seldom that you have a private company. I understand that there is a problem with Anvil Mines.

Mr. Nielsen: Not now, not at the moment.

Mr. Chrétien: No, no. It could, if they want to take expansion. I received a representation from them and discussed with them some ways and means that they could achieve their goal, and I do not know, their lawyers came to see me and we discussed that; I do think this provision will really affect them if they want to expand with new ore bodies. They could find a way to comply to the present regulations.

Mr. Nielsen: Could you advise the Committee how you feel that a company like Anvil, that is controlled 60 per cent by United States investment, whose shares are not listed on a Canadian stock exchange, could comply?

[*Interpretation*]

M. Nielsen: Dans les discussions concernant les redevances?

M Chrétien: Oui, 4(d), page 6.

M. Nielsen: Page 6...

M. Chrétien: Oui, c'est le seul qui ne soit pas encore prêt. Excusez-moi, au bas de la page mon texte est imprimé d'une autre manière. De toute façon il s'agit du point 4(d), peu importe la page.

M. Nielsen: Merci monsieur le ministre. Eh bien, sans avoir ces propositions devant mes yeux, ce n'est pas très utile de les discuter ce matin. Je me réserverai donc cette question pour plus tard.

Mais est-ce que vous pourriez nous donner une autre information? Est-ce que le gouvernement envisage des changements concernant l'article sur la propriété canadienne qui se trouve actuellement dans le bill?

M. Chrétien: Non, nous n'envisageons pas de changement, monsieur le président.

M. Nielsen: Le changement qui ne se produit pas dans la Loi actuelle sur l'extraction du quartz dans le Yukon se justifie-t-il simplement par son absence dans les règlements canadiens miniers dans les Territoires du Nord-Ouest?

M. Chrétien: Non. La raison pour cette mesure est à mon avis que nous l'avons fait dans les territoires du Nord-Ouest, et ce qui a été fait par le gouvernement précédent m'a semblé être un pas raisonnable et continue à être jugé favorablement par le peuple canadien en raison de la participation canadienne précédente. Personnellement je pense que c'est un minimum que nous pouvons faire pour donner l'occasion aux Canadiens de participer dans le développement du Canada, du sol canadien, et voilà la raison de l'article de la participation. En fait, nous demandons aux entreprises de coter leurs actions à la bourse canadienne afin que les Canadiens aient l'accès au développement, s'ils le veulent. A moins qu'il s'agisse d'une entreprise privée, et s'il s'agit d'une entreprise privée, je pense avoir compris que 50 p. 100 des actions doivent se trouver entre des mains canadiennes. Je dois vous dire que les mines sont rarement détenues par une entreprise privée, mais il y a un problème à régler *Anvil Mines*.

M. Nielsen: Pas actuellement.

M. Chrétien: Non, non. Mais cela se pourrait s'ils veulent s'étendre. J'ai reçu des délégués de ces mines pour discuter avec eux de la manière dont ils peuvent réaliser leurs objectifs. J'ai discuté avec leurs avocats pour en discuter. Je pense que cette disposition n'aura pas d'effet ni d'actif pour eux s'ils veulent ouvrir de nouvelles mines. Ils pourraient trouver une manière pour être en conformité avec les règlements présents.

M. Nielsen: Comment est-ce qu'une entreprise comme Anvil contrôlée à 60 p. 100 par des investissements américains, dont les actions ne sont pas quotées en bourse canadienne, pourrait se trouver en conformité avec la loi?

[*Texte*]

Mr. Chrétien: I am not a lawyer. I just say that it is for a lawyer to advise them; but we have discussed many possibilities and I think if they open up a new mine, they can have a different setup. They can have, for example, a new corporation where they will be 50-50 or other ways and means. I do not know. I am not the lawyer for Anvil Mine; I am the Minister. I just say that they will have to comply with the regulations, that is all.

Mr. Nielsen: The Minister mentioned the history of the inclusion of this provision in the Northwest Territories legislation. He is, of course, aware of the reason that no attempt was made to amend the Yukon Quartz Mining Act to introduce a similar provision at the time the Northwest Territories legislation was passed under the previous administration; that reason being that the mineral industry in the Yukon had developed over 70 years without such a clause in their legislation, and it was the feeling of the administration of that day that changing the rules in the middle of the game would not be fair to the industry. Could he give his views to the Committee on that point?

Mr. Chrétien: I am a bit surprised that they came to that conclusion because at the time this legislation was passed for the Northwest Territories, there was some mining operation in the Northwest Territories, so they were changing, in fact, the rules in the middle of the game, when they applied that to the Northwest Territories. I question your reasoning on that when there is no difference at all.

Mr. Nielsen: The Minister would have to agree that the legislation in force in the Northwest Territories at the time that provision was introduced was almost nonexistent; whereas, there was a fully mature and developed set of laws in the Yukon that had existed for some 70 years.

Mr. Chrétien: Regarding this question of not touching anything because you are changing the rules in the middle of the ball game, if that were the case, I wonder why we are around here today, because we are doing that everyday in the House. All legislation is changing something that was not changed before.

• 1000

Mr. Nielsen: I appreciate this, but this does not...

Mr. Chrétien: Anyway, in the Yukon you face the same situation really that the territorial administration faces in the Northwest Territories. There were some mine owners in operation who had to comply in the Northwest Territories. I think there is only one case that I had some worry about, the Anvil mine, because of the specific organization where 40 per cent of the shares are owned by Canadians and 60 per cent by Americans. Their final thing is all linked together because the American partners made such a financing that for some years to come they have to stay in that fashion. In a couple of years they will have more flexibility, I understand.

Mr. Nielsen: The Minister said that was the only case, but he has received representations, for instance, just to mention one of several, from Phelps Dodge, Corp. of Canada Ltd. which is a company that heretofore has been extremely active in the Yukon and which has indicated

[*Interprétation*]

M. Chrétien: Je ne suis pas un avocat. Il leur faudrait le conseil d'un avocat. Mais nous avons discuté de bien des possibilités et je pense que s'ils s'ouvrent de nouvelles mines, ils pourraient se servir d'une structure différente. Ils peuvent former par exemple une nouvelle entreprise, canadienne à 50 p. 100 d'autres manières. Je ne sais pas. Je ne suis pas un avocat des *Anvil Mines;* je suis le ministre. Je vous dis simplement qu'ils doivent être en conformité avec la Loi, c'est tout.

M. Nielsen: Vous avez parlé de l'histoire et de l'insertion de cette disposition dans la législation des territoires du Nord-Ouest. Vous, monsieur le Ministre, êtes conscient de la raison pourquoi on n'a pas essayé de modifier la Loi sur l'extraction du quartz dans le Yukon afin d'insérer une disposition similaire lorsque le gouvernement précédent a adopté la législation sur les Territoires du Nord-Ouest. La raison est le développement de l'industrie minérale dans le Yukon, dans l'absence d'un tel article, et ceci depuis plus de 70 ans. Le gouvernement d'alors pensait qu'un changement des règles au milieu de la course ne serait pas juste pour l'industrie. Voulez-vous nous donner votre opinion?

M. Chrétien: Je suis un peu étonné de cette conclusion car lors de l'adoption de cette législation sur les territoires du Nord-Ouest il n'y avait que quelques opérations minières dans ces territoires du Nord-Ouest; ainsi, faites, les règles ont été changées au milieu de la course lors de leur application à ces territoires du Nord-Ouest. Je ne vois pas la raison de votre question puisqu'il n'y a pas de différence.

M. Nielsen: Au moment de l'introduction de cette disposition, il n'y avait pratiquement pas de législation régissant les territoires du Nord-Ouest; tandis qu'il a depuis plus de 70 ans toute une série vigoureuse de lois dans le Yukon.

M. Chrétien: S'il ne fallait rien changer au milieu de la course, si c'était vrai, je me demande pourquoi nous sommes ici aujourd'hui, parce que nous changeons tous les jours quelque chose. Toutes législations changent quelque chose qui n'était pas changé auparavant.

M. Nielsen: J'apprécie cela, mais...

M. Chrétien: Vous rencontrez dans le Yukon de toute façon la même situation que dans les Territoires du Nord-Ouest. Quelques propriétaires de mines devaient travailler en conformité avec la Loi des Territoires du Nord-Ouest. Ce ne sont que les *Anvil Mines* qui ont causé des problèmes en raison de l'organisation particulière avec 40 p. 100 des actions seulement en mains canadiennes et 60 p. 100 en mains américaines. Mais leur arrangement financier est tel que les Américains doivent encore continuer pour quelques années de cette manière. D'ici quelques années, ils auront davantage de souplesse.

M. Nielsen: Monsieur le ministre, vous dites que c'est le seul cas, mais vous avez reçu des délégués, par exemple, juste pour n'en mentionner qu'une seule délégation, de *Phelps Dodge, Corporation of Canada Ltd.,* qui est une entreprise très active du Yukon et qui a informé le

[*Text*]

to the Minister that that activity is going to cease in the light of the introduction of this clause. Does this not faze the government at all?

Mr. Chrétien: I think if someone comes in Canada to try to open up a mine and is not willing to let one Canadian put a dollar in the operation, he should not come into Canada.

An hon. Member: Hear, hear!

Mr. Nielsen: Would you expect a similar policy, which they are seriously considering now in Alaska, to be in the best Canadian interests?

Mr. Chrétien: I do not care what they are doing in Alaska or elsewhere. I am a Canadian and I think in terms of the Canadian interests.

Mr. Nielsen: Perhaps I could be more specific. Canadian companies, controlled by Canadians are active now in Alaska, and Alaska in the light of this proposal in our mineral legislation in the Yukon are considering retributive legislation to restrict Canadian interests operating in Alaska. Is that in Canada's best interest?

Mr. Chrétien: That is their business, it is not our business. I just say that if the Canadian company going in Alaska is forced to offer some of its shares to the Alaskans or other Americans on the market, it should comply by it and it would not impair its development.

Mr. Nielsen: The Minister and I have divergent views on that.

Mr. Chrétien: We do not agree, of course, but . .

Mr. Nielsen: Not, of course. I agree with the Minister in some areas. I must say that they are few, but...

The Vice-Chairman: Mr. Nielsen, your first 10 minutes are up. Have you only one more or do you want to wait for the second round?

Mr. Nielsen: I have several questions, of course, but . .

The Vice-Chairman: Perhaps we could pass on next to Mr. Barnett.

Mr. Nielsen: If I might just on this one point,...

The Vice-Chairman: Go ahead.

Mr. Nielsen: ...to follow up here, the clause as it now stands makes no stipulation as to the quantity of stock that must be listed by the foreign investor on a Canadian exchange. In the absence of this sort of provision, what effectiveness will this clause have in realizing the Minister's stated intended policy.

Mr. Chrétien: I just say that they have to be listed on the market, and when you are listed on the market it is an open market. Those who want to invest their money say they want to buy that many shares of that company. It is open to anyone to buy them. I have not heard so far

[*Interpretation*]

Ministre que son activité va cesser en raison de ce nouvel article. Est-ce que cela ne préoccupe pas le gouvernement?

M. Chrétien: Je pense que si quelqu'un arrive au Canada pour ouvrir une mine et ne veut pas permettre aux Canadiens d'y investir, il ne devrait pas venir au Canada.

Une voix: Bravo, bravo!

M. Nielsen: Est-ce que vous croyez qu'une telle politique qui est sérieusement prise en considération pour l'Alaska serve les meilleurs intérêts canadiens?

M. Chrétien: Je ne me préoccupe pas de l'Alaska ou d'ailleurs. Je suis un Canadien et je pense aux intérêts canadiens.

M. Nielsen: Peut-être devrais-je m'exprimer plus clairement. Des entreprises canadiennes, dans des mains canadiennes, opèrent actuellement dans l'Alaska, et l'Alaska, à la lumière de cette législation proposée sur l'activité minière dans le Yukon, commence à réfléchir à une législation repressive pour les intérêts canadiens dans l'Alaska. Est-ce là le meilleur service pour les intérêts canadiens.

M. Chrétien: C'est leur affaire, pas la nôtre. Je dis seulement que si une entreprise canadienne va en Alaska et doit distribuer quelques-unes de ses actions aux gens de l'Alaska ou autres Américains sur le marché, elle devrait le faire sans que cela dérange son développement.

M. Nielsen: Monsieur le ministre, nous avons des opinions différentes à ce propos.

M. Chrétien: Nous ne sommes pas d'accord, évidemment, mais...

M. Nielsen: Non, évidemment. Parfois, je suis d'accord avec le Ministre. Ce n'est pas souvent, mais...

Le vice-président: Monsieur Nielsen, vous avez parlé dix minutes. Est-ce que vous avez encore un point à discuter ou est-ce que vous voulez attendre votre deuxième temps de parole?

M. Nielsen: J'ai plusieurs questions, évidemment, mais...

Le vice-président: Peut-être pouvons-nous donner la parole à M. Barnett.

Mr. Nielsen: Si je peux soulever un point...

Le vice-président: Allez-y.

M. Nielsen: ...pour poursuivre; l'article tel qu'il est actuellement ne stipule rien en ce qui concerne la quantité des actions qui doivent être quotées par l'investisseur étranger dans la Bourse canadienne. Puisqu'il n'y a aucune disposition prévue, quelle efficacité aura cet article par rapport à la politique proposée par le Ministre.

M. Chrétien: J'ai dit qu'elles doivent être quotées en bourse, et lorsque vous quotez en bourse, il s'agit d'un marché ouvert. Ceux qui veulent investir disent qu'ils veulent acheter tant ou tant d'actions de cette entreprise désignée. La distribution des actions est libre. Jusqu'a-

[*Texte*]

of any company that has been listed on the market that has refused to sell shares when they are on the market, that has not printed the shares in some form or another to cope with the demand.

Mr. Nielsen: However, in fact, it is only if the foreign investor has shares to sell that the listing will be effective at all.

Mr. Chrétien: I will ask Mr. Hunt to reply to this question.

Mr. Nielsen: Cite us a good example.

Mr. A. D. Hunt (Assistant Deputy Minister, Northern Development): Our understanding is, of course, that a company cannot obtain a listing on a Canadian stock exchange unless it can demonstrate to that exchange that it has a certain minimum number of shares that are likely to be traded.

Mr. Nielsen: What is that minimum?

Mr. Hunt: That varies by exchange, and I think varies also by the type of company and the assets of the company. It is a judgment exercise by the stock exchange.

Mr. Nielsen: Before including this clause, was any inquiry made by the government as to the minimum requirements of listings in the various Canadian exchanges, and if so, what were the results of those inquiries? What is the minimum?

• 1005

Mr. Chrétien: You are falling into a completely different field now. I think you are talking about the laws that govern the stock exchanges across the land. It is quite a complex process that I am not in a position to explain. If the Committee would like to have information about it, they could call the appropriate witness. We are not in charge of the stock exchanges; we know that there are stock exchanges and various companies have to be listed and we can give the kind of information that we have, that the stock exchanges have some requirement that they have to make shares available or otherwise they would not list them. But from there on it is really not in our field to explain all this tricky business that I have not the right to deal with anyway. I cannot buy shares...

Mr. Nielsen: I appreciate that.

The Vice-Chairman: I am sorry, Mr. Nielson, but I think you will have to pursue this on your second round. It is Mr. Barnett's time for questioning now.

Mr. Nielsen: It is a pity that we have to be cut off on one of the most vital provisions of the bill, Mr. Chairman, particularly when it affects the Yukon.

The Vice-Chairman: Mr. Barnett.

Mr. Barnett: Mr. Chairman, I think as part of the details of the suggested changes by the Minister this morning, in some respects at least it would be much better to have a chance to see the details and relate them to the bill; then we would be able to make up our minds

[*Interprétation*]

lors, je ne connais aucune entreprise quotée en bourse qui ait refusé de vendre des actions sur le marché, qui n'ait pas émis d'actions d'une manière ou d'une autre, pour satisfaire la demande.

M. Nielsen: Toutefois, ce n'est que lorsque l'investisseur étranger a des actions à vendre que la quotation sera effective.

M. Chrétien: J'aimerais demander à monsieur Hunt de vous donner une réponse.

M. Nielsen: Donnez-nous un bon exemple.

M. A.D. Hunt (Sous-ministre adjoint, Développement du Nord): Selon nous, une entreprise ne peut évidemment pas obtenir la quotation dans une bourse canadienne avant d'avoir montré à cette bourse qu'il y a un nombre minimum d'actions à négocier.

M. Nielsen: Quel est ce minimum?

M. Hunt: Ce minimum varie avec la bourse et aussi avec la forme de l'entreprise et son avoir. C'est la bourse qui en décide.

M. Nielsen: Est-ce que le gouvernement a fait une enquête avant d'insérer cet article en ce qui concerne le minimum requis dans les différentes bourses canadiennes, et dans l'affirmative, quels sont les résultats de cette enquête? Quel est le minimum?

M. Chrétien: Vous parlez d'un domaine tout à fait différent maintenant. Je pense que vous parlez des lois qui gouvernent la bourse au Canada. C'est un processus complexe que je ne suis pas à même d'expliquer. Si les membres du Comité désirent des informations à ce sujet, ils pourraient s'adresser au témoin approprié. Nous n'avons pas la charge de la bourse; nous savons qu'il y a des centres de bourse et différentes compagnies ont été énumérées et nous pouvons donner les informations que nous possédons, que les centres de bourse ont des exigences au sujet des actions disponibles ou autrement ils ne les énuméreraient pas. Mais à partir de là il ne nous appartient absolument pas d'expliquer cette affaire compliquée dont je n'ai pas le droit de m'occuper. Je ne peux pas acheter d'actions...

M. Nielsen: J'apprécie cela.

Le vice-président: Je suis désolé, monsieur Nielsen, mais je pense que vous devrez poursuivre au second tour. A présent c'est à M. Barnett de poser des questions.

M. Nielsen: Il est dommage que nous ayons à nous interrompre sur l'une des dispositions les plus importantes du bill, monsieur le président, particulièrement lorsque cela concerne le Yukon.

Le vice-président: Monsieur Barnett.

M. Barnett: Monsieur le président, je pense qu'à propos des détails des changements suggérés par le ministre ce matin, dans certains cas du moins il serait préférable de connaître les détails et de les rapprocher du bill; ainsi nous pourrions prendre une décision et dire si nous pen-

[*Text*]

whether we think we are moving in the right direction or the wrong direction with any or all of them. But one area that I would like to inquire of the Minister about this morning, which is perhaps just as important in relation to the Committee's projected visit to the Yukon, is to inquire about the situation on the land-use regulations. In my mind at least it is almost imperative that before the Committee visits the Yukon and attempts to assess this bill in relation to the representations that may be made to us there, that we have an opportunity to know the details of the land-use regulations as they may affect the various proposals in the bill. The Minister touches on this question in his opening remarks.

Mr. Chrétien: I can tell you that the land-use regulations will be printed in the next edition of the Canada *Gazette,* perhaps next week or the week after, I do not know. I have approved them in definitive form after all the consultation that we have had. It will be officially printed on June 19, we think. What is the delay before they come into force, Mr. Hunt?

Mr. Hunt: Ninety days.

Mr. Chrétien: Ninety days after that they will be—six weeks is the minimum.

Mr. Barnett: So the draft regulations would be in the June 19 Canada *Gazette.* This, Mr. Chairman, I would say at once is welcome news as the Minister knows and I am hoping for this day. This is the only question I had seriously in my mind. I do not think I am going to attempt to go into the kind of detailed questions that Mr. Nielsen was following because obviously it is an area in which he is much more familiar than some of the rest of us, but I did want to make sure that we at least would have an opportunity.

Could I just ask one question in relation to this publication? I am a little hazy on it at the moment. As I recall it there is during that 90-day period an opportunity for anyone that has any objections or any suggestion about amendment to those land-use regulations to make their views known. Is this correct?

Mr. Chrétien: Yes.

• 1010

Mr. Barnett: That was the purpose of having this advanced publication?

Mr. Chrétien: Yes.

Mr. Barnett: I can say that I am glad to note that there is a similar provision being suggested for inclusion in this bill—one of the changes that the Minister suggested this morning. Perhaps I could, Mr. Chairman, just make the point, because this was an area of discussion when the land use regulation changes were being discussed last year, that perhaps if members of the Committee consider it desirable, then it might be possible to arrange for a meeting of the Committee to discuss the draft land use regulations, possibly before the Committee goes to the Yukon. I do not know just what the formality is there

[*Interpretation*]

sions que nous allons dans la bonne direction ou la mauvaise direction en ce qui les concerne. Mais l'un des domaines au sujet duquel je voudrais poser des questions au ministre ce matin, qui est peut-être aussi important si l'on considère la visite que projette de faire le Comité au Yukon, concerne la situation à propos des règlements sur l'utilisation des terrains. Dans mon esprit du moins. il est presque impératif que, avant que le Comité ne visite le Yukon et ne cherche à définir le bill en rapport avec les représentations qui pourront nous y être faites, nous ayons une occasion de connaître les détails des règlements sur l'utilisation des terrains du moins qu'ils peuvent affecter différentes propositions du bill. Le ministre a touché cette question dans ses remarques d'ouverture.

M. Chrétien: Je peux vous dire que les règlements sur l'utilisation des terrains seront imprimés dans l'édition prochaine de la Canada Gazette, peut-être la semaine prochaine ou la semaine d'après, je ne sais pas. J'en ai approuvé leur forme définitive après les consultations que nous avons eues. Elle sera imprimée d'une façon officielle le 19 juin, pensons-nous. Quel sera le délai avant qu'elle soit mise en vigueur, monsieur Hunt?

M. Hunt: Quatre-vingt-dix jours.

M. Chrétien: Quatre-vingt-dix jours après qu'elles seront... six semaines est un minimum.

M. Barnett: Ainsi le projet des règlements serait dans la Gazette du Canada du 19 juin. Ceci, monsieur le président, je devrais reconnaître aussitôt est accueilli comme une nouvelle ainsi que le sait le ministre et j'espère voir ce jour. C'est la seule question que j'avais sérieusement à l'esprit. Je ne pense pas que je vais chercher à entrer dans des questions plus détaillées que celles posées par M. Nielsen car évidemment c'est un domaine dans lequel il est plus au courant que la majorité d'entre nous, mais je désirais m'assurer que nous aurions au moins l'occasion.

Puis-je poser une question en ce qui concerne cette publication? Je ne suis pas très certain de sa publication maintenant. Si je me souviens bien il y a au cours de cette période de 90 jours une occasion offerte à quiconque a des objections ou des suggestions à propos d'un amendement à ces règlements sur l'utilisation des terrains pour qu'il fasse connaître ces opinions. Est-ce exact?

M. Chrétien: C'est exact.

M. Barnett: C'était la raison pour avoir cette publication à l'avance?

M. Chrétien: C'est exact.

M. Barnett: Je puis dire que je suis heureux de remarquer qu'il y a une disposition semblable suggérée quant à l'inclusion dans ce bill, l'un des changements suggérés ce matin par le ministre. Peut-être pourrais-je, monsieur le président, indiquer un point particulier, car il s'agissait d'un domaine de discussion lorsque l'an dernier l'on discutait des changements à apporter à la réglementation sur l'emploi des terres, et peut-être que si les membres du Comité le souhaitent, serait-il possible de prévoir une réunion du Comité afin de parler du projet de réglementation de l'emploi des terres, peut-être avant que le

[*Texte*]

but I am sure the Minister will recall making a statement last year that he would be agreeable to seeing that there was a reference to the Committee. Whether there is a formal action needed for that at the moment, I am not quite sure, procedurally.

Mr. Nielsen: On a point of order, Mr. Chairman, there seems to be a misconception that the land use regulations mentioned by the Minister are going to be made under the provisions of this bill when it becomes law, and I understand that is not correct. Land use regulations are made under the Territorial Lands Act and an amendment to that act which was passed by this Committee and by the House last session.

Mr. Barnett: I was assuming that all members of the Committee understood this but the question of what is in those land use regulations is pertinent to a number of the provisions in this bill.

Mr. Nielsen: I will give you a copy if you have not got one.

Mr. Barnett: The reason I am raising this is because of the very fact that, as Mr. Nielsen has pointed out, the reference to the Committee is the Yukon minerals bill and I just wanted it clear as to whether or not it would be possible for us to take under consideration the land use regulations under the Territorial Lands Act.

The Vice-Chairman: Mr. Barnett, I suppose the steering committee can choose to study anything it wishes or recommend to the Committee the study of anything which it chooses, whether it be under consideration of this act or a meeting separately called to consider these.

Mr. Nielsen: The Minister and the Chairman of the Committee have received many representations concerning the land use regulations and they certainly want to express their views on those regulations when the Committee visits Vancouver and Whitehorse, and I would certainly hope that the Committee would hear them.

Mr. Barnett: That is a matter which could be discussed in the steering committee but I would like to make sure that...

Mr. Nielsen: I would assume the Minister would want those views.

Mr. Barnett: ...this would like within our terms of reference.

Mr. Chrétien: Mr. Barnett, I cannot dictate your operation.

Mr. Barnett: No, but sometimes it requires an initiative in the House in order to provide the Committee with an authority to...

The Vice-Chairman: We have the annual report in front of us which enables us to study anything we choose. If you wish, we will take note of this so that the steering committee will consider it and report.

[*Interprétation*]

Comité ne se rende au Yukon. Je ne sais pas quelles en sont les formalités mais je suis sûr que le ministre se souviendra d'avoir fait une déclaration l'an dernier disant qu'il lui serait agréable qu'on en fasse référence au Comité. Du point de vue de la procédure je ne suis pas certain si une action officielle est nécessaire maintenant.

M. Nielsen: Sur une question de règlement, monsieur le président, il semble y avoir une mauvaise conception lorsque l'on dit que les règlements sur l'utilisation des terres dont a parlé le ministre vont dépendre des dispositions de ce bill lorsqu'il deviendra une loi, et si je comprends bien ceci est faux. Les réglementations sur l'utilisation des terres dépendent de la Loi sur les terres territoriales et d'un amendement à cette loi qui a été adopté par ce Comité et par la Chambre au cours de la dernière session.

M. Barnett: Il me semblait que tous les membres du Comité comprenaient très bien cela. Mais la question à propos du contenu de ces règlements est intéressante et concerne de nombreuses dispositions de ce bill.

M. Nielsen: Je vous donnerai un exemplaire si vous n'en avez pas.

M. Barnett: La raison pour laquelle je pose cette question c'est que, comme M. Nielsen l'a indiqué, la référence à ce Comité concerne le bill sur les minerais du Yukon et je voulais savoir clairement si oui ou non il serait possible que nous étudiions les réglementations sur l'utilisation des terres en vertu de la Loi sur les terres territoriales.

Le vice-président: Monsieur Barnett, je pense que le Comité directeur peut choisir d'étudier tout ce qu'il désire ou de recommander au Comité l'étude de ce qu'il désire voir étudier, qu'il s'agisse de l'examen de cette loi ou d'une réunion à part pour examiner ces réglementations.

M. Nielsen: Le ministre et le président de ce Comité ont reçu de nombreuses présentations de mémoires concernant les réglementations sur l'utilisation des terres et peut-être veulent-ils exprimer leur opinion à ce sujet lorsque le Comité se rendra à Vancouver et Whitehorse, et je pense que le Comité pourra les entendre.

M. Barnett: C'est une question dont il faut parler au Comité directeur mais j'aimerais m'assurer que...

M. Nielsen: Il me semble que le ministre aimerait connaître ces opinions.

M. Barnett: Cela se trouve certainement dans notre mandat.

M. Chrétien: Monsieur Barnett, je ne peux pas vous indiquer votre façon d'opérer.

M. Barnett: Non, et parfois cela demande une initiative à la Chambre afin d'accorder à ce Comité l'autorité pour...

Le vice-président: Nous avons devant nous le rapport annuel qui nous autorise à étudier tout ce que nous choisissons. Si vous le désirez, nous prendrons note de sorte que le Comité directeur l'étudie et en fasse un rapport.

[*Text*]

Mr. Barnett: Thank you.

The Vice-Chairman: Is there any other questioning on the first round?

Mr. Rock.

Mr. Rock: Mr. Minister, I would like to continue questioning on Part V, page 37, leasing, with regard to Canadian ownership, Canadian citizens. I find that while you have this all entrenched in Part V, you do not have it in Part II, Acquisition and Recording of Claims, that the individual, 18 years of age, should be a Canadian citizen, and that corporations should be Canadian when they are making claims.

Mr. Chrétien: The Canadian participation does not apply at that stage. It is not, I think, as vital to Canadian interests as when you operate a mine. Anyone who wants to look for mines, either professionally or even as a kind of amateur, can, in summer, look for mines in the Yukon or elsewhere if he wants, but if he wants to develop a mine, it is a different ball game.

• 1015

Mr. Rock: Oh yes. Now, Mr. Minister, I do not know if I am right or not, but I believe that there are more Canadians—I am talking about individuals now. I am not talking about total finance, but I say as individuals, I believe that there are more Canadians who own businesses in the United States of America than there are individual Americans owning businesses in Canada. I may be wrong, but have you any information in this regard?

Mr. Chrétien: No.

Mr. Rock: Could there be information available from the statistical department or somewhere else?

Mr. Chrétien: I do not know. It really does not come under my responsibility to find out how many Canadians have stores or operations in the United States. I think that perhaps you can find that information from the Department of Finance, or perhaps from Mr. Gray who is now studying the Candian ownership problem. He could probably come up with some studies about it, but I am not familiar with it. I have read some statements about it, but I cannot give you any official information about it.

Mr. Rock: Do you not feel then before we become so drastic in this Canadian nationalism, that we should find this out first, to find out possibly how many Candians may, one of these days, suffer with their investments in the United States of America? We may have this sort of internal nationalist silent war, between citizens of the United States who are in business here and citizens of Canada who are in business in the United States. We might be doing harm to both on both sides, which may even hurt our economy very badly. I am not sure about this, and I think that possibly your people in your department should bring this—if there is information of this available, they should bring this information to us down here before we decide on this Canadian nationalism in ownership.

[*Interpretation*]

M. Barnett: Je vous remercie.

Le vice-président: Y a-t-il d'autres questions dans ce premier tour?

Monsieur Rock.

M. Rock: Monsieur le ministre, j'aimerais poser d'autres questions sur la cinquième partie, à la page 37, à propos des baux, de la propriété canadienne, et des citoyens canadiens. Il me semble que tandis que vous l'avez inclus dans cette cinquième partie, vous ne l'avez pas dans la seconde partie, l'acquisition et l'enregistrement des concessions, à savoir que l'individu, âgé de 18 ans, devrait être citoyen canadien, et que les sociétés devraient être canadiennes lorsqu'elles font des concessions.

M. Chrétien: La participation canadienne ne s'applique pas à ce stade. Ce n'est pas à mon sens aussi vital aux intérêts canadiens que lorsqu'on exploite une mine. Quiconque désire chercher des mines, soit d'une façon professionnelle ou même, en tant qu'amateur, peut au cours de l'été chercher des mines dans le Yukon ou ailleurs s'il le désire, mais s'il désire exploiter une mine, alors il s'agit d'un problème tout à fait différent.

M. Rock: Oui. Monsieur le ministre, je ne sais pas si j'ai raison ou non, mais je crois qu'il y a plus de Canadiens qui possèdent des entreprises aux États-Unis qu'il n'y a d'Américains qui en possèdent au Canada. Auriez-vous des renseignements à cet égard?

M. Chrétien: Non.

M. Rock: Pourrait-on en obtenir de la statistique ou d'un autre organisme du gouvernement?

M. Chrétien: Je ne sais pas. La question de savoir combien de Canadiens ont des entreprises aux États-Unis ne relève pas de ma compétence. Je crois que vous pourriez peut-être obtenir ces renseignements au ministère des Finances ou peut-être auprès de M. Grey qui étudie actuellement le problème de la propriété canadienne. Il pourrait peut-être vous renseigner sur certaines études qui ont été faites à ce sujet, ce que je ne puis faire. J'ai lu certaines déclarations à cet égard mais je ne peux vous donner aucun renseignement officiel.

M. Rock: N'estimez-vous pas qu'avant de vous embarquer dans cette question du nationalisme canadien que nous devrions savoir d'abord ce qui en est? Savoir combien de Canadiens pourraient souffrir dans leur commerce aux États-Unis? Il se peut très bien qu'il y ait une espèce de guerre froide entre les citoyens des États-Unis qui font du commerce ici et les citoyens canadiens qui font du commerce aux États-Unis. Nous pourrions peut-être faire du tort à l'un et l'autre, ce qui pourrait avoir de sérieuses répercussions sur notre économie. Je ne sais pas exactement ce qu'il en est, mais je crois que votre personnel devrait nous donner des renseignements nécessaires avant que nous ne décidions si nous sommes en faveur du nationalisme canadien en ce qui concerne la propriété.

[*Texte*]

Mr. Chrétien: Perhaps I should explain to you what the nature of this ownership clause is. The only thing we are asking a public company is if you operate a mine, is to be listed on the market. If there is not one Canadian who wants to buy shares in the company, they will be listed on the market. But there will be no Canadians who are participating. The other thing is for the companies who are private companies—this is where the public has no access. This is why we say no.

Mr. Neilson: I say that is really academic, because private companies do not have that kind of finance to bring mines into production in the Yukon or anywhere else. It is usually huge public corporations, or at least where shares are available to the public.

Mr. Chrétien: Yes, but Cyprus when they made an arrangement with Dynasty, it is a closed company. It is not on the market. Perhaps Cyprus in the United States is a public company. But in Canada they operate as Anvil Mine, a private company, and I am informed that in the United States, claims on the U.S. federal lands are held only by U.S. citizens. So every country...

Mr. Rock: Would you repeat that, again?

Mr. Chrétien: I am informed that the claims on the U.S. federal land are held only by U.S. citizens.

Mr. Rock: I see. That is all.

Mr. Nielsen: By U.S. citizens, but the proportion of U.S. federal lands and U.S. State lands bears no relation whatsoever to the proportion of federal lands as opposed to territorial lands in Canada. They are very small in proportion. I use this as a good example.

Mr. Chrétien: I do not know how much federal land there is in Alaska, but I understand that there is a lot. Something like 95 per cent of the land in Alaska is federal land. So I do not know. It is information. But when I was in Alaska I got that impression, that most of the land was federal land.

• 1020

Mr. Rock: In that regard, are the Americans not worried that they do not really own the land? I read lately that they do not really own the land, that they just have the right to trade, that if they want it they have to buy it from the original people there. They are now supposedly making a settlement with the Eskimos and Indians up there.

Mr. Chrétien: There was a provision, I think, in the contract for an allocation of land to the native people when they acquired this region for 1 million dollars or so.

Some hon. Members: One billion dollars.

Mr. Chrétien: No, no. How much did they pay the Russians for the land?

[*Interprétation*]

M. Chrétien: Je devrais peut-être vous expliquer en quoi consiste cet article du projet de loi concernant la propriété. Nous demandons à une compagnie ouverte qui exploite une mine par exemple d'être cotée en bourse même si aucun Canadien n'achète les actions de cette compagnie. Pour ce qui est de l'autre question, elle se rapporte aux compagnies fermées, dont le public ne peut acheter les actions. C'est la raison pour laquelle nous nous y opposons.

M. Nielsen: Je crois que la question est purement théorique, car les compagnies fermées n'ont pas la finance nécessaire pour exploiter des mines au Yukon ou autre part. Il s'agit généralement de corporations ou une perte importante qui peuvent vendre leurs actions au public.

M. Chrétien: Oui, mais la Cyprus, qui a conclu une entente avec la Dynasty est une compagnie fermée. Elle n'est pas cotée en bourse. Peut-être la Cyprus aux États-Unis est-elle une compagnie ouverte; au Canada, elle exploite sous le nom de Anvil Mine une compagnie privée et on me dit qu'aux États-Unis, les concessions minières de terres fédérales sont détenues uniquement par des citoyens américains. Ainsi donc chaque pays...

M. Rock: Voudriez-vous répéter?

M. Chrétien: On me dit que les concessions minières des terres fédérales aux États-Unis ne sont détenus que par des citoyens américains.

M. Rock: Je vois. C'est tout.

M. Nielsen: Par des citoyens américains, cependant la proportion de terres fédérales et de terres des États américains ne peut être comparée à la proportion des terres fédérales par opposition aux terres provinciales au Canada. La proportion est très faible. Je crois qu'il s'agit là d'un bon exemple.

M. Chrétien: Je ne sais pas quelle proportion de terres fédérales il y a en Alaska, mais je crois comprendre qu'il y en a beaucoup. Je crois qu'il s'agit en fait de 95 p. 100 du territoire de l'Alaska. Du moins l'impression que j'ai eue quand j'ai visité l'Alaska; j'ai cru comprendre que la plupart du territoire était considéré comme territoire fédéral.

M. Rock: A cet égard, les Américains n'ont-ils pas peur de ne pas véritablement posséder ce territoire? J'ai lu dernièrement qu'ils ne possédaient pas véritablement le territoire, qu'ils peuvent simplement y faire du commerce, qu'ils doivent pour le posséder l'acheter à la population indigène. Je crois qu'ils sont en fait en train de conclure une entente avec les Esquimaux et les Indiens de l'endroit.

M. Chrétien: Lorsque les États-Unis ont acheté ce territoire pour $1 million environ, une disposition du contrat prévoyait que le terrain appartiendrait à la population autochtone.

Des voix: Un milliard de dollars.

M. Chrétien: Non pas du tout. Combien les Américains ont-ils payé aux Russes pour ce territoire?

[*Text*]

Mr. Hunt: Seven million dollars.

Mr. Nielsen: That is still an open question in Alaska.

Mr. Chrétien: Yes, it is still before Congress, it is not settled yet.

Mr. Rock: Mr. Minister, when it says:

(i) at least 50 per cent of the issued and outstanding shares of the corporation are beneficially owned by

(A) individuals who are Canadian citizens,

If that is in Part V, then you are insisting that it is 50 per cent owned.

Mr. Chrétien: Yes, but it is a private company and not public. Th.s means private or an individual.

Mr. Rock: No, no, I am sorry, Mr. Minister:

(i) at least 50 per cent of the issued and outstanding shares of the corporation are beneficially owned by

(A) individuals who are Canadian citizens,

All shares, of course, are owned by individuals somehow.

Mr. Hunt: Mr. Chairman, it is sometimes a difficult clause to read. What it really reads—if I might add in a few words wh.ch I think help to clarify it—is that the lease may not be issued:

(c) to a corporation unless the Minister is satisfied . . .

"either"—that is my own word—"either":

(i) at least 50 per cent of the issued and outstanding shares of the corporation are beneficially owned by . . . Canadian citizens,

(ii) the shares of the corporation are listed on a recognized . . . stock exchange . . ., or

(iii) . . . the shares of the corporation are . . .

. . . owned by a corporation . . .

"listed on a Canadian stock exchange". There are three alternatives, only one of which is required.

Mr. Rock: You are in other words giving the Canadians an opportunity to buy these shares. They will be made available on a Canadian stock exchange so that they can buy them if they want to.

Mr. Chrétien: That is the purpose of it.

Mr. Rock: That is very good. Thank you, Mr. Minister.

The Vice-Chairman: Mr. Harding.

Mr. Harding: Mr. Chairman, just a comment or two. I have been very interested in the remarks about Canadian nationalism. I notice in Clause 81 you have taken a step

[*Interpretation*]

M. Hunt: Sept millions de dollars.

M. Nielsen: La question n'est pas encore réglée en Alaska.

M. Chrétien: Non elle n'a pas encore été réglée elle est toujours pendante devant le congrès.

M. Rock: Monsieur le ministre, le projet de loi se lit comme suit:

(i) qu'au moins 50 p. 100 des actions émises et en circulation de la corporation sont la propriété en «equity«

(A) de particuliers qui sont des citoyens canadiens,

Si cela se trouve à la Partie V, vous insistez donc que ce 50 p. 100 doivent être la propriété de citoyens canadiens.

M. Chrétien: Oui, mais il s'agit d'une compagnie fermée et non d'une compagnie ouverte. Cela signifie privé ou propriété d'un individu.

M. Rock: Non je regrette monsieur le ministre.

(1) qu'au moins 50 p. 100 des actions émises et en circulation de la corporation sur la propriété en équity.

(A) de particuliers qui sont des citoyens canadiens,

Toutes les actions sont évidemment détenues par des particuliers.

M. Hunt: Monsieur le président, il s'agit là parfois d'un article difficile à comprendre du projet de loi. Ce que l'article signifie en fait est que le bail ne doit être accordé:

(c) à une corporation, à moins que le Ministre ne soit convaincu. . .

«soit», et c'est là un mot qui n'est pas dans le texte «soit»:

(i) qu'au moins 50 p. 100 des actions émises et en circulation de la corporation sont la propriété en «équity» . . . citoyens canadiens,

(ii) que les actions de la corporation soient cotées sur une bourse, . . . reconnue, ou

(iii) que toutes les actions sont. . .

«entièrement»:

. . . la propriété . . . d'une corporation . . .

«cotées sur une bourse canadienne». Il y a donc trois possibilités, dont seule une est obligatoire.

M. Rock: En d'autres termes, vous donnez la possibilité aux citoyens canadiens d'acheter ces actions. Ces actions seront de plus cotées en bourse et les Canadiens pourront les acheter s'ils le désirent.

M. Chrétien: C'est précisément le but de cet article.

M. Rock: Très bien. Je vous remercie, monsieur le ministre.

Le vice-président: Monsieur Harding.

M. Harding: Monsieur le président, je voudrais simplement faire un ou deux commentaires. Les remarques concernant le nationalisme canadien m'intéressent beau-

[*Texte*]

forward by giving a concession to those companies that will process ore in the Territories.

Mr. Nielsen: Produce.

Mr. Harding: No, that:

...there may be deducted an amount equal to 8 per cent...

Mr. Nielsen: I am sorry.

Mr. Harding: If the ore is thus processed it will give them an additional deduction. This is now an incentive to carry on ore processing in the North. I see no reason why you should not have a regulation similar to the one we have in Ontario where all ores should be processed although there are exceptions to this rule. I was wondering if your department has any information or any facts on the Ontario experiment. Has it been detrimental in any respect?

Mr. Chrétien: You cannot compare the situation of Ontario with that of the Yukon because Ontario is very close to the markets and because the consumer of a great quantity of material is there. If we were to impose the same restrictions in the Yukon it would probably mean the closing down of most of the operations because it is situated far away from the markets. There are a lot of people who think in the world of today that there is no competition in resources. I was recently on a trip in Australia and I saw that the mining development there was a highly competitive game. It is developing large mines in various fields, and being closer to some markets than we are, it could very easily in some areas drive us out of the market of Japan or other such markets.

• 1025

Mr. Harding: Mr. Chairman, might I ask the Minister this question? What do you mean by "processing" in Clause 81?

Mr. Chrétien: You could have a refinery or a smelter and things like that and we are trying to get one within the agreement with Anvil Mines. They have a certain period of time to operate like they operate and I think in two or three years from now they will have to tell us why they cannot have a smelter; they will have to produce a feasibility study and we will be studying that. We will try to get a smelter, but you know there is a lot of soul-searching to do because sometimes it is not economic to have a smelter in an area like that.

Mr. Harding: I am not thinking entirely of a smelter, Mr. Chairman, in all these aspects.

Mr. Chrétien: Yes, but it is one of the processes. The next...

Mr. Harding: Do you class concentrators as a processing aspect?

Mr. Chrétien: Yes.

[*Interprétation*]

coup. Je remarque qu'à l'article 80 du projet de loi que vous avez fait un pas en avant en faisant des concessions aux compagnies qui traiteront le minerai dans le Territoire.

M. Nielsen: Qui exploiteront.

M. Harding: Non, et l'article se lit comme suit:

...il peut être déduit un montant égal à 8 p. 100...

M. Nielsen: Excusez-moi.

M. Harding: Si le minerai est traité, l'exploitant aura donc le droit d'avoir une déduction supplémentaire. Cela le stimule à traiter plus de minerai dans le nord. Je ne vois pas pourquoi nous ne devrions pas avoir un règlement du même genre en Ontario où tous les minerais devraient être traités, bien qu'il puisse avoir des exceptions à cette règle. Je me demande si votre ministère possède des renseignements sur l'expérience ontarienne? A-t-elle été mauvaise sous quelques aspects?

M. Chrétien: Vous ne pouvez comparer la situation de l'Ontario avec celle du Yukon car l'Ontario est à la portée des marchés et consomme elle-même une grande quantité de matières premières. Si nous devions imposer les mêmes restrictions dans le Yukon, il faudrait probablement fermer la plupart de nos exploitations, étant donné qu'elles se situent pour la plupart très loin des marchés. Beaucoup de personnes à l'heure actuelle pensent qu'il n'existe pas de concurrence dans le domaine de l'industrie extractive. J'ai été récemment en Australie où j'ai vu comment se passait le développement minier dans ce pays et il s'agit en fait d'un domaine où la concurrence est intense. L'Australie est un pays de vastes mines dans tous les domaines et comme elle se situe plus près de certains marchés que nous, et il serait très possible pour ce pays de nous enlever toute possibilité de faire du commerce avec le Japon ou d'autres pays.

M. Harding: Monsieur le président, puis-je poser cette question au ministre? Que voulez-vous dire par «traitement» à l'article 81?

M. Chrétien: Vous pourriez avoir une raffinerie ou une fonderie ou des choses de ce genre et nous essayons d'en obtenir une par l'accord avec Anvil Mines. Ils ont une certaine période de temps pour fonctionner comme ils fonctionnent et je pense que d'ici deux à trois ans, ils auront à nous dire pourquoi ils n'ont pas de fonderie; ils auront à produire une étude de possibilité et nous devrons l'étudier. Nous essaierons d'obtenir une fonderie, mais vous savez qu'il y a beaucoup de recherches à faire car souvent il n'est pas économique d'avoir une fonderie dans une région semblable.

M. Harding: Je ne pensais pas uniquement à une fonderie, monsieur le président, dans tous ses aspects.

M. Chrétien: Oui, mais c'est l'un des traitements. Le suivant...

M. Harding: Est-ce que vous classez les concentrateurs comme un aspect de traitement?

M. Chrétien: Oui.

[*Text*]

Mr. Harding: You would class concentrators as processing. This is what I am trying to find out, just what does "processing" mean.

Mr. Chrétien: Yes, they tell me, I am not an expert in those th.ngs, but yes, I will say, yes.

Mr. Harding: Is a lot of this ore shipped out raw without going through a concentrator?

Mr. Chrétien: Mostly it is concentrated in the Yukon. Mr. Hunt w.ll explain.

Mr. Harding: All of it.

Mr. Hunt: This processing allowance will apply to any process that brings about any change to the original ore in the form that it is mined. So therefore it would even be applicable really to just simple crushing if that is all that were done—it is not crushing, I am sorry, but anything beyond crushing—so that would be concentrating, smelt.ng, refining. In the Yukon essentially all the mines that I can think of at least go through the concentrating state. And we could think of one mine, the Clinton Creek Asbestos Mine, which really is selling its product in the final form for use in the general market, that is asbestos. It grades and sells graded asbestos so it really goes through more than a simple concentrating stage. It does not go through a refining stage, of course, for asbestos.

Mr. Nielsen: It is not a concentration procedure really, it is a milling procedure and it is much more simple.

Mr. Harding: Might I just ask a question on this while we are on this clause? Will this 8 per cent be applied to those that already have concentrators now?

Mr. Chrétien: Yes.

Mr. Harding: I see, this is the...

Mr. Chrétien: It is there to give them an incentive to go to the next stage of operation if it is economically feasible to do.

Mr. Harding: Well, I do not know. Have you looked into the possibility of having some of the material that comes out of the Yukon processed in other parts of Canada?

Mr. Chrétien: Oh, yes. It is always, you know...

Mr. Harding: If you cannot do it there, how about some other sections of Canada?

Mr. Chrétien: ... one of the problems is the communication from the Yukon to the rest of Canada is not the best there is. There is no railway yet; we are studying that possibility to link the Yukon by railway to the other parts of Canada.

Mr. Nielsen: With the PGE.

Mr. Harding: Eric does not know; probably he does know but seeing that the minutes says he is as good as I

[*Interpretation*]

M. Harding: Vous classeriez les concentrateurs comme un traitement. C'est ce que j'essaie de découvrir, que signifie au juste «traitement».

M. Chrétien: Oui, je ne suis pas expert en la matière, mais oui, je dirais oui.

M. Harding: Est-ce qu'une grande partie de ce minerai est transporté vers l'extérieur à l'état brut sans passer par un concentrateur?

M. Chrétien: La majeure partie est concentrée dans le Yukon. M. Hunt vous donnera une explication.

M. Harding: Toutes les explications.

M. Hunt: Ce principe de traitement s'appliquera à tout processus qui apporte un changement au minerai original dans la forme sous laquelle il est extrait. Ainsi par conséquent, il serait également applicable en réalité à la simple opération de concassage si c'est tout ce qui est ici—il ne s'agit pas de concassage, je suis désolé, mais toute opération qui va au-delà—ainsi il s'agirait de la concentration, de la fonte, le raffinage. Dans le Yukon essentiellement toutes les mines auxquelles je pense vont jusqu'au stade de concentration et nous pouvons penser à une mine, la mine d'amiante de Clinton Creek, qui en fait vend ses produits sous leur forme finale prête à l'emploi sur le marché général, à savoir l'amiante. Elle fait le triage et vend de l'amiante améliorée, ainsi en réalité on peut dire qu'elle dépasse le stade de la concentration. Bien sûr, elle ne va pas jusqu'au stade du raffinage pour l'amiante.

M. Nielsen: Il ne s'agit pas vraiment d'un processus de concentration, il s'agit d'un processus de raffinage qui est beaucoup plus simple.

M. Harding: Puis-je simplement poser une question du moment que nous étudions cet article? Est-ce que ces 8 p. 100 s'appliqueront à ceux qui possèdent déjà des concentrateurs?

M. Chrétien: C'est exact.

M. Harding: Je vois, c'est...

M. Chrétien: C'est afin de leur donner une raison d'aller jusqu'au stade suivant de l'opération s'il est économiquement faisable.

M. Harding: Eh bien, je ne sais pas. Avez-vous étudié la possibilité de faire venir de la matière du Yukon pour être traitée dans d'autres régions du Canada?

M. Chrétien: Oui. C'est toujours vous savez...

M. Harding: Si vous ne pouvez pas le faire là-bas, connaît-il d'autres parties du Canada?

M. Chrétien: L'un des problèmes est celui de la communication entre le Yukon et le reste du Canada qui n'est pas excellente. Il n'y a pas encore de ligne de chemin de fer; nous étudions la possibilité de relier le Yukon par chemin de fer au reste du Canada.

M. Nielsen: Avec le PGE?

M. Harding: Eric ne le sait pas; peut-être le sait-il mais voyant que les procès-verbaux disent qu'il est aussi bon

[*Texte*]

am in the Yukon, we are going to extend B.C. right up to the Arctic Ocean.

An hon. Member: Eric is quite aware of that.

Mr. Harding: I think that is all, Mr. Chairman. It was just those points. I am very interested in processing. I do not think enough of our raw materials are processed in Canada and I think every effort should be made to see that there is an increasing processing taking place of raw materials within our own country.

Mr. Chrétien: I think there is a way by which we can control that to a certain extent: in Clause 93, the first paragraph, you need an export permit. So it is when they come to us for permission to export that we look into those questions and try to get the reason why they are not processing further in Canada. That is why in the agreement with Anvil Mines we said that after seven years you should look into the possibilities of having a smelter. There are some other possibilities perhaps to have a smelter for this company and perhaps a kind of joint venture with Cominco who operate the same kind of mine at Pine Point in the Northwest Territories.

• 1030

Mr. Harding: This Clause 93 would only apply to the ore of course in the area under . . .

Mr. Chrétien: Yes, for the Yukon.

Mr. Harding: Right, yes, but it could be dovetailed in with provincial supplies, could it not? The mineral resources are under the provinces, but if they had a supply, for example, of some mineral in B.C. or some of the other provinces and they needed an additional amount from the Yukon to make up the amount to set up a smelter, this could be arranged to stop exports; to insist that the processing take place.

Mr. Chrétien: Yes. I must tell you that much of the Pine Point ore is going to Trail in B.C.

Mr. Nielsen: I guess the ownership interests would not have it otherwise in that case.

The Vice-Chairman: That completes your questioning Mr. Harding?

Mr. Harding: Yes. That is everything Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Mr. Nielsen.

Mr. Nielsen: I find on a bill as complex as this, Mr. Chairman that the 10-minute rule is rather ridiculous, because it really does not give one an opportunity to follow through on many of the points of principle involved in the bill. However, the Committee in its wisdom has made the rule and we will have to just leap-frog all over the place in complying with it, unless of course in their wisdom they want to alter it.

[*Interprétation*]

que moi dans le Yukon, nous allons étendre le BC jusqu'à l'océan Arctique.

Une voix: Eric est tout à fait conscient de cela.

M. Harding: Je pense que c'est tout, monsieur le président. Je n'avais que ces points en particulier. Je m'intéresse particulièrement au traitement. Je ne pense pas que suffisamment de nos produits bruts sont traités au Canada et je pense qu'il faudrait faire tous les efforts possibles pour en augmenter la quantité.

M. Chrétien: Je pense qu'il y a un moyen par lequel nous pouvons contrôler ceci dans une certaine mesure, dans l'article 93, au premier paragraphe, vous avez besoin d'un permis d'exploitation. Ainsi en est-il lorsqu'il s'adresse à nous pour des permis d'exploitation, nous regardons ces questions et nous cherchons la raison pour laquelle ils ne traitent pas davantage au Canada. C'est pourquoi dans l'accord avec Anvil Mines, nous avons dit qu'après sept ans, nous devrions étudier la possibilité d'avoir une fonderie. Il y a d'autres possibilités peut-être pour avoir une fonderie dans cette compagnie et peut-être une entreprise mixte avec Cominco qui fait fonctionner le même genre de mine à Pine Point, dans les Territoires du Nord-Ouest.

M. Harding: Cet article 93 ne s'appliquerait bien sûr qu'aux minerais dans la région sous . . .

M. Chrétien: C'est exact, pour le Yukon.

M. Harding: Bien, mais il pourrait être raccordé avec les fournitures provinciales, n'est-ce pas? Les ressources minières sont du ressort des provinces, mais si on leur fournissait par exemple des minerais en Colombie-Britannique ou dans d'autres provinces ainsi elles désiraient une quantité supplémentaire du Yukon pour permettre l'installation d'une fonderie, ceci pourrait être arrangé pour arrêter l'exportation; et insister sur le fait que le traitement prenne place ici.

M. Chrétien: Oui, je veux vous dire que la plupart du minerai de Pine Point se dirige vers la Colombie-Britannique.

M. Nielsen: Je pense que les intérêts de propriété ne voudraient pas que ce soit autrement dans ce cas.

Le vice-président: Est-ce que cela termine vos questions monsieur Harding?

M. Harding: Oui. C'est tout ce que j'avais à dire monsieur le président.

Le vice-président: Monsieur Nielsen.

M. Nielsen: Je trouve dans un bill aussi compliqué que celui-ci, monsieur le président, que la règle des dix minutes est plutôt ridicule, car en fait cela ne donne pas l'occasion de poursuivre nombre des points de principe impliqués dans le bill. Cependant, le comité dans sa sagesse a fait cette règle et nous aurons à passer d'un sujet à l'autre pour respecter cette loi, à moins que bien sûr dans leur sagesse les membres du comité veuillent la changer.

[*Text*]

An hon. Member: Original wisdom is always best.

Mr. Nielsen: That is fine then we will leap-frog, but for the sake of efficiency I pity the Committee's proceedings, because when we get to the clause by clause stage with the dozens of amendments that will be introduced we are going to be here a long time.

The Vice-Chairman: You probably have a clear run for some 20 minutes now Mr. Nielsen, I do not think anyone else is going onto the second round; no one that I see at the table.

Mr. Nielsen: I think perhaps some of my questions might prompt others.

I dare say that a number of members of the Committee would be interested in seeing the kind of agreement that is entered into between the government of Canada and mining companies coming into production in the Yukon and comparing those provisions with the philosophy behind this bill.

I would, therefore, suggest Mr. Chairman that the Committee ask the Minister, if it is at all possible, to provide a copy of the Anvil agreement.

Mr. Chrétien: I do not know if it is a confidential document. I am advised that perhaps this document has been tabled a long time ago in the House of Commons. When it is not highly confidential things you know, I am not...

Mr. Nielsen: If it is confidential, I certainly will not press the matter, but I think it would be of help to the Committee.

Mr. Chrétien: No. Personally I have no objection. We will check that, but I have tabled a lot of things since I am the Minister, and I think this one has been tabled, but you know I am just speaking from memory, and I will check. I personally have no objection.

Mr. Nielsen: Good. One of the provisions in that agreement the Minister has said is that the Anvil Mining Corporation is required to produce a feasibility study with respect to the establishment of smelter facilities. Can the Minister advise us whether that feasibility study is yet complete, and if not, how far away from completion it is?

Mr. Chrétien: It is under way, it is not completed yet.

Mr. Nielsen: My understanding is that it is almost complete and just might be available for the Committee before its visit to the Yukon in August.

Mr. Chrétien: You have more information than I have about it, because we do not have it yet.

Mr. Nielsen: No. I am not basing my understanding on information. I am seeking it. Could inquiries be made?

Mr. Chrétien: Oh, yes. Inquiries will be made, but I am informed that it is not ready yet.

Mr. Nielsen: Even if it is available in preliminary form, it would be of great use to the Committee in its Whitehorse hearings I am sure.

[*Interpretation*]

Une voix: La sagesse première est toujours la meilleure.

M. Nielsen: Très bien, alors nous sauterons d'un sujet à l'autre, et pour être efficace, je regrette pour les témoignages du comité, car lorsque nous étudierons le bill article par article avec les dizaines d'amendements qui seront introduits, nous passerons beaucoup de temps ici.

Le vice-président: Vous aurez certainement un tour de 20 minutes maintenant monsieur Nielsen, je ne pense pas que quelqu'un d'autre veuille prendre part au second tour; personne que je vois à cette table.

M. Nielsen: Je pense que peut-être certaines de mes questions pourraient en susciter d'autres.

Je crois qu'un certain nombre de membres du comité seraient intéressés de voir le genre d'accord qui a été signé entre le gouvernement du Canada et les compagnies minières qui exploitent dans le Yukon pouvaient ainsi comparer ces dispositions avez la philosophie qui se trouve dans le bill.

Par conséquent, je suggérerais, monsieur le président, que le comité demande au ministre, si c'est tout à fait possible, de fournir un exemplaire des accords Anvil.

M. Chrétien: Je ne sais pas s'il s'agit d'un document confidentiel. On me dit que peut-être ce document a été présenté il y a longtemps à la Chambre des communes. Lorsqu'il ne s'agit pas de chose très confidentielle vous savez, je ne suis pas...

M. Nielsen: S'il s'agit d'un document confidentiel, je n'insisterai donc pas, mais je pense que cela aiderait le comité.

M. Chrétien: Non. Personnellement je n'ai pas d'objection. Nous le vérifierons, mais j'ai présenté pas mal de choses depuis que je suis ministre, et je pense que celle-ci l'a été également, mais vous savez je parle de mémoire, et je vérifierai. Personnellement je n'ai pas d'objection.

M. Nielsen: Très bien. L'une des dispositions de cet accord présenté par le ministre veut que l'Anvil Mining Corporation fasse une étude sur la possibilité d'établir des fonderies. Est-ce que le ministre pourrait nous conseiller sur la question de savoir si cette étude est maintenant terminée, ou non, et à quel stade elle se trouve?

M. Chrétien: Elle est en cours; elle n'est pas tout à fait terminée.

M. Nielsen: Je comprends qu'elle est presque terminée, elle sera peut-être disponible avant la visite du Comité au Yukon au mois d'août.

M. Chrétien: Vous avez peut-être plus de renseignements à ce sujet que j'en ai; car nous ne l'avons pas eu encore.

M. Nielsen: Non. Je me fondais sur les renseignements. Je les cherche. Est-ce qu'on pourrait faire une enquête?

M. Chrétien: Oh, oui. On fera des enquêtes, mais on me dit qu'elle n'est pas encore terminée.

M. Nielsen: Même si elle est disponible dans sa forme préliminaire, elle serait d'un grand intérêt pour le comité lors de ses audiences à Whitehorse.

[*Texte*]

• 1035

Mr. Hunt: Mr. Chairman, if I might explain what is involved, it is not simply just an economic feasibility study, but initially what has to be done is that the concentrates have to be run through a refining smelting process to see which of the processes might be most appropriate for the area and, of course, this takes quite a long time. So far as I am aware this is really the stage in which the company is at the moment, trial smelting, and it is only after they have sort of refined their ideas on this that they can apply the economics to the various processes that might be feasible and see which one is the most attractive taken as a whole, the cost, the efficiency and the practicability. I believe this will be a year or so yet. The study is not due if I can remember, I think for another three years anyhow.

Mr. Nielsen: It is even longer than that.

Mr. Hunt: Yes. I doubt if it would be ready, shall we say, in the next few weeks or even the premilinary...

Mr. Nielsen: I wonder if inquiries could be made.

Mr. Hunt: We certainly can inquire. I think the company would expect that much of what is in the study would be confidential, at least initially, because of the competitive aspects.

M. Nielsen: Yes. Stepping from there to another sensitive area as far as we in the Yukon are concerned, Mr. Chairman, last session the government amended the Yukon Placer Mining Act to facilitate their intention and this session much has been said about the establishment of a national park in the Yukon. The Minister has frozen exploration in the Nahanni area, quite a huge area, in the Yukon and Northwest Territories, and the area of the Kluane game sanctuary has been investigated by his officials under this and the previous administration. His predecessor in office and the two ministers in the previous administration gave their written undertaking to the elected representative of the people in the Yukon, the Territorial Council, that no decision would be made on the establishment of a national park unless it was with the approval of the council. Can the Minister say now unequivocably whether the intention of the government is to establish a national park in the Yukon, whether it is to be the Kluane or the Nahanni area and when?

Mr. Chrétien: The Nahanni area, I do not know if that touches the Yukon to the limit where we are going. I think it is all in the Northwest Territories. As far as the Yukon is concerned, I think we should make a national park there and I was glad to read in the papers of the Yukon that there is a movement of concerned citizens who would like us to establish a national park in the Yukon. I do not know—we will not have the opportunity of doing that before these two pieces of legislation have been passed. When the legislation has been passed I

[*Interprétation*]

M. Hunt: Monsieur le président, si je peux expliquer ce dont il est question, il ne s'agit pas simplement d'une étude de rentabilité économique, mais à l'origine ce qui doit être fait concerne les concentrés qui doivent passer par un procédé de raffinage et d'extraction pour voir lequel de ces procédés est le plus approprié dans cette région et, par conséquent, cela demande beaucoup de temps. Pour autant que je sache il s'agit en fait du stade dans lequel la compagnie se trouve à l'heure actuelle des essaies de fonderie, et ce n'est qu'après avoir défini leurs idées sur ce sujet qu'ils pourront appliquer les facteurs économiques ou différents processus qui peuvent être réalisables et verront lequel est le plus intéressant dans son ensemble, les prix de revient, l'efficacité et le côté pratique. Je crois que cela prendra une année ou plus. L'étude n'est pas à terminer si je me souviens bien avant trois ans.

M. Nielsen: Il s'agit même d'une période plus longue que cela.

M. Hunt: C'est exact. Je me demande si elle serait prête, disons, dans les prochaines semaines ou même si les préliminaires...

M. Nielsen: Je me demande si on pourrait faire une enquête.

M. Hunt: Nous ferons certainement une enquête. Je pense que la compagnie s'attendrait à ce qu'une grande partie de cette étude reste confidentielle, du moins au départ, à cause des aspects de la concurrence.

M. Nielsen: C'est exact. Passons à un autre domaine sensible maintenant que nous parlons du Yukon, monsieur le président, la dernière session du gouvernement a amendé la loi sur l'extraction de l'or au Yukon afin de faciliter leurs intentions et cette session a permis de parler beaucoup de l'établissement d'un parc national au Yukon. Le ministre a arrêté l'exploration dans la région de Nahanni, une grande région, du Yukon et des territoires du nord ouest, et la région de Kluane Game Sanctuary a été étudiée par ces fonctionnaires sous le couvert de cette administration et de la précédente. Son prédécesseur au poste et les deux ministres de l'administration précédente ont donné leur accord écrit aux représentants élus des gens du Yukon, le Conseil territorial, qu'aucune décision ne serait prise qu'en à l'établissement d'un parc national à moins de l'approbation du Conseil. Est-ce que le ministre peut nous dire maintenant d'une façon qui ne soit pas équivoque si l'intention du gouvernement est d'établir un parc national au Yukon, s'il s'agit de Kluane hors de la région de Nahanni et de la date?

M. Chrétien: La région du Nahanni, je ne sais pas si cela concerne le Yukon jusqu'à la limite où nous allons. Je pense qu'elle se trouve dans son ensemble dans les territoires du nord-ouest. En ce qui concerne le Yukon, je pense que nous ferons là-bas un parc national et je suis content de lire dans les journaux du Yukon qu'il y a des pressions de la part des citoyens intéressés pour que nous établissions un parc national au Yukon. Je ne sais pas—nous aurons l'occasion de le faire avant que ne soit adopté ces deux législations. Lorsque la législation aura

[*Text*]

intend to consult with the Territorial collective members before establishing a national park. You used the word...

Mr. Nielsen: Approval.

Mr. Chrétien: ..."approval". It is not the term that was used because no one can delete from the Minister the responsibility he has in front of the country. I have talked so far with many members of the Council of the Yukon and they seem to be favourable to the establishment of a national park in the Yukon. There are some beautiful places that have to be preserved in the Yukon and we will move in that direction soon. I will consult, of course, with the members of the Territorial Council about it.

Mr. Nielsen: The whole of the Yukon is beautiful, Mr. Minister.

Mr. Chrétien: Yes, I think it is beautiful and it is not an exaggeration to say we want to have a piece of it preserved for, not now, but for generations to come. I think there is now a good portion of the population of the Yukon who share my views on that.

• 1040

Mr. Nielsen: Can the Minister say whether the area to be selected is the Kluane sanctuary?

Mr. Chrétien: I do not know, but I think that this one is a nice area.

Mr. Nielsen: I think that answers my question. Can the Minister also be more specific with respect to the Nahanni area? He says that he thinks it is all in the Northwest Territories. I wonder if he can say emphatically that none of the Nahanni area in the Yukon will be affected by future plans of the government for a park.

Mr. Chrétien: I can say that it is all in the Northwest Territories.

Mr. Nielsen: Thank you. Is it the intention of the government, after consultation with the council and if C-187 passes, to establish a park in the Yukon?

Mr. Chrétien: It is the intention of the government to establish a national park in the Yukon, yes, when the legal framework is appropriate for it, which I hope will be soon.

Mr. Nielsen: Are there any intended amendments to the regulatory powers of the Minister under present Clause 102 of the bill? Does the government have any proposals to amend those powers or is it their intention to leave them just as they are in the face of all of the representations that have been received in opposition?

Mr. Chrétien: We intend to leave those aspects as they are. We will leave this one as it is.

Mr. Nielsen: Notwithstanding the number of opposing representations that have been received?

Mr. Chrétien: I think that in a modern society like ours and with the complexity of getting things through Parlia-

[*Interpretation*]

été adoptée j'ai l'intention de consulter les membres du Collective Territorial avant d'établir un parc national. Vous avez employé l'expression...

M. Nielsen: Approbation.

M. Chrétien: «approbation.» Ce n'est pas le terme qui était utilisé car personne ne voulait retirer au ministre la responsabilité qu'il a vis-à-vis du pays. J'ai parlé avec de nombreux membres du Conseil du Yukon et ils ont été favorables à l'établissement d'un parc national au Yukon. Il y a des endroits magnifiques qui doivent être conservés au Yukon et nous en tiendrons compte. Je consulterai, bien sûr, les membres du Conseil territorial à ce sujet.

M. Nielsen: L'ensemble du Yukon est magnifique, monsieur le ministre.

M. Chrétien: C'est exact, je pense qu'il est magnifique et qui n'est pas exagéré de dire que nous désirons en conserver une partie non pas que maintenant mais pour les générations à venir. Je pense qu'une grande partie de la population du Yukon partage mon opinion à ce sujet.

M. Nielsen: Le ministre pourrait-il nous dire si l'endroit choisi sera le sanctuaire Kluave?

M. Chrétien: Je ne sais pas mais ce serait certainement un bel endroit.

M. Nielsen: Voilà qui répond bien à ma question. Le ministre pourrait-il être plus affirmatif en ce qui concerne la région Nahanni? D'après lui, cela se situerait entièrement dans les Territoires du Nord-Ouest. Pourrait-il affirmer que la région de Nahanni dans le Yukon ne sera en aucune manière impliquer dans les plans futurs du gouvernement en vue de la création d'un parc?

M. Chrétien: Je puis vous assurer qu'il sera situé entièrement dans les Territoires du Nord-Ouest.

M. Nielsen: Merci beaucoup. Le gouvernement a-t-il l'intention après consultation avec le conseil et à condition que le Bill C-187 soit adopté de créer un parc dans le Yukon?

M. Chrétien: Le gouvernement a l'intention de créer un parc national dans le Yukon lorsque les dispositions juridiques auront été arrêtées ce qui, je l'espère, se fera bientôt.

M. Nielsen: A-t-on l'intention d'apporter des modifications aux pouvoirs de réglementation détenus par le ministre en application de l'article 102 du bill? Le gouvernement compte-t-il modifier ces pouvoirs ou au contraire les adopter tels quels malgré toutes les représentations faites à ce sujet?

M. Chrétien: Nous avons l'intention de les laisser tels quels.

M. Nielsen: En dépit du nombre de représentations formulées contre cet article?

M. Chrétien: J'estime que dans une société moderne telle que la nôtre et étant donné la lourdeur de la procé-

[*Texte*]

ment, and so on, if a Minister were to bind himself to legislation for that kind of an amendment it would be absolutely impossible to operate when a situation develops. As you know, the revision of this bill was started a long, long time ago and it is not over yet. I think we have been working on it for five years and...

Mr. Nielsen: More than that.

Mr. Chrétien: Yes, but as far as I know personally it has been at least three years. I do not think it would be advisable to bind us to reopen this act every year if needed. We should keep some flexibility in that act. As I said in my presentation, I will try to make it in such a way that people will have a chance to make representations, and so on, but of course the Minister is the Minister and the people always have a way to tell him when he is wrong.

Mr. Nielsen: Again our views are divergent. Mr. Chairman, the Minister has said that it is impossible to operate without the regulatory powers set out in Clause 102, and yet the Yukon has been operating for over half a century without such powers from the Minister. I suggest to him that if that clause were deleted in its entirety that it would be just as possible for the Yukon to continue operating and developing for the next half century.

Mr. Chrétien: I disagree with you, Mr. Nielsen.

Mr. Nielsen: I know that. My next question, if I have not run over my 10 minutes, Mr. Chairman, is in respect to...

The Vice-Chairman: No one is laying claim to these minutes.

Mr. Nielsen: ...native rights. The Minister seems, when it suits him—and I say this without reflection—to use United States' parallels, as he did a moment ago with respect to the requirement that only United States citizens can hold mineral land rights in the United States, and I put to him again the approach of the United States in Alaska with respect to honouring the aboriginal native rights, and this matter has particularly come to a head, as he knows, since the discovery of these vast deposits of oil and gas at Prudhoe Bay. He knows that for some time the Yukon Indian Brotherhood has been asking for an emphatic and unequivocal statement of policy with respect to the government's intentions in this area. I would like to ask him now whether it is the intention of the government, either by way of outright land grants to satisfy these aboriginal claims, or whether it is the intention to satisfy them, with respect to the function of Bill C-187, by allotting a portion of the revenues that accrue to the federal treasury from the royalties provisions to the satisfaction of aboriginal rights. He was kind enough to allow me to share his fact-finding and most informative tour of Australia with him. He knows that these agreements with the Government of Australia concluded with mining companies do make such provisions for a portion of the federal revenues to be allotted to the natives who have any land rights in the areas where these discoveries are made, and these funds are being put to very good use in the establishment of such industries

[*Interprétation*]

dure parlementaire, si un ministre avait les mains liés par un amendement tel que celui-ci, il se trouverait dans l'impossibilité de faire quoi que ce soit. Vous savez fort bien que la révision de ce bill fût entrepris il y a déjà fort longtemps et elle n'est toujours pas terminée. Je crois que cela fait déjà 5 ans que cela dure...

M. Nielsen: Bien plus.

M. Chrétien: Je sais fort bien, mais moi personnellement je m'en occupe depuis trois ans au moins. Je ne crois donc pas qu'il soit souhaitable que nous nous engagions à réexaminer ce bill à chaque année. La loi doit rester assez souple. J'ai dit dans ma déclaration que des mesures seront prises afin de permettre à chacun de faire des représentations mais en tout état de cause, le public arrive toujours à faire savoir au ministre lorsque quelque chose ne va pas.

M. Nielsen: Voilà que nos vues divergent à nouveau. Le ministre affirme que les pouvoirs régulateurs prévus par l'article 102 sont indispensables ce qui n'empêche que le Yukon existe sans de tels pouvoirs depuis plus d'un demi-siècle et tout semble allé pour le mieux. Je pense que si cet article était entièrement retranché, que le Yukon est parfaitement à même de continuer à se développer pendant encore un demi-siècle.

M. Chrétien: Je ne suis pas d'accord avec vous, monsieur Nielsen.

M. Nielsen: Je le sais fort bien. La question que je voudrais maintenant poser, monsieur le président, si je n'ai pas encore dépassé mes dix minutes.

Le vice-président: Personne n'a demandé la parole.

M. Nielsen: Je voudrais donc parler des droits des autochtones. Le ministre semble utiliser quand cela lui convient des exemples tirés des États-Unis ainsi qu'il l'a fait il y a quelques moments lorsqu'il a dit que seuls les citoyens des États-Unis sont autorisés à détenir des droits sur des gisements aux États-Unis à quoi je lui faisais remarquer la façon dont les États-Unis abordaient le problème du respect des droits des populations autochtones de l'Alaska, question qui revêt une grande actualité depuis que de vastes gisements de pétrole et de gaz naturel ont été découverts dans la baie Prudhoe. Le ministre sait depuis un temps déjà que l'Association des Indiens du Yukon exige une déclaration nette et inéquivoque en ce qui concerne les intentions du gouvernement dans ce domaine. Je voudrais donc qu'il me dise si le gouvernement a l'intention de satisfaire ces droits de peuple autochtone soit en leur accordant directement des terres soit dans les cadres du bill C-187, de leur verser une part de revenu que le gouvernement fédéral touche sous forme de royalties. Le ministre a eu la bonté de comprendre avec lui lors du voyage hautement intéressant qu'il a fait en Australie. Il sait donc qu'au terme des accords conclus entre le gouvernement australien et les sociétés minières, une partie des revenus fédéraux sont versés aux populations autochtones lorsque celles-ci possèdent des terres dans les régions dont les gisements ont été découverts. Ces fonds sont utilisés avec profit en vue de la création d'industries telle que l'industrie forestière,

[*Text*]

as lumbering, brick-making and other industries by the aboriginal people.

• 1045

So is the Minister now prepared to say that the government will satisfy these native rights?

Mr. Chrétien: The policy of the government is that we will satisfy all the legal rights of the native people of Canada and, so far as the Indians living on the West Coast is concerned—and apparently the Yukon Indians are in that category—their claim, based on the proclamation of 1763, is in the Supreme Court now and it would be inappropriate for me to make any comments about it.

Mr. Nielsen: Again, Mr. Chairman, I have to disagree with the Minister. The Yukon and B.C. Indian people are not in the same position.

Mr. Chrétien: No, but it is a question of definition of aboriginal rights. What is an Indian right, a treaty right, a legal right or an aboriginal right and so on prevents some problems and I do not want to get involved in an academic discussion about it right now. I just say that there are some Indians who did not receive land in B.C. and who are not covered by treaty who have put their claim to the Supreme Court. I am referring to the Nishqua Tribal Council, and lately they have been joined by the Sko people from Inuvik. They are before the Supreme Court of Canada. They base their claim on the proclamation of 1763. Some call it aboriginal rights but, if it is based on a proclamation, it is probably a legal right too. So our policy was stated on that question a few years ago—that we will recognize treaty and other legal rights of the Indian and Eskimo people.

Mr. Nielsen: To finish my reply that I started a moment ago, Mr. Chairman, I do not agree with the Minister that the claims are the same at all. The claims of some of the Yukon Indian people, particularly those of Old Crow, go far beyond the proclamation of 1763, these people having lived for centuries in the area which they now occupy.

Mr. Chrétien: The proclamation of 1763 was based on the fact that the Indians were there before 1763.

Mr. Nielsen: I seem to keep on talking while the Minister is interrupting, Mr. Chairman. But it is not the same.

I take it from the Minister's reply that he intends to seek refuge in the *sub judice* character of the B.C. case being in the Supreme Court and not make a statement with respect to the Yukon. Is that the situation?

• 1050

Mr. Chrétien: In my mind the problem of the B.C. Indians who have not signed treaties and who are registered Indians is exactly the same as that of the Indians living in the Yukon. This is why I do not dare comment

[*Interpretation*]

la fabrication de briques ou d'autres fabrications entreprises par les populations autochtones.

Le ministre pourrait-il nous dire si le gouvernement est disposé à donner satisfaction aux peuples autochtones?

M. Chrétien: Le gouvernement a pour politique de donner satisfaction à tous les droits légaux des peuples autochtones du Canada et en ce qui concerne les Indiens de la côte ouest, auxquels sembleraient appartenir les Indiens du Yukon, leurs revendications basées sur la proclamation de 1763 est actuellement devant la Cour suprême et je ne puis donc en parler.

M. Nielsen: Encore une fois monsieur le président je ne suis pas d'accord avec le ministre. Les Indiens du Yukon et de la Colombie-Britannique ne se trouvent pas dans la même situation.

M. Chrétien: Non, mais il s'agit de la définition des droits des peuples autochtones. En effet, la définition des droits des Indiens, des droits découlant d'un traité, d'un droit juridique ou d'un droit d'un peuple autochtone etc. pose certaines questions et je ne désire pas m'engager dans ce genre de discussions ici. Je dirais donc seulement qu'il y a des Indiens qui n'avaient pas reçu de terre en Colombie-Britannique et dont les droits n'ont fait l'objet d'aucun traité qui ont soumis leurs revendications devant la Cour suprême. Il s'agit notamment du conseil tribal Nishqua qui s'est uni dernièrement avec le peuple d'Inuvik. Leur cas est actuellement devant la Cour suprême du Canada. Leur revendication est basée sur la proclamation de 1963. Certains disent qu'il s'agit de peuples autochtones et s'ils sont basés sur une proclamation il s'agit aussi d'un droit juridique. Ainsi que nous l'avons déclaré il y a quelques années déjà, nous reconnaissons les traités et autres droits juridiques des peuples Indiens et Esquimaux.

M. Nielsen: Je ne suis pas d'accord avec le ministre lorsqu'il dit que ces revendications sont les mêmes. Et si les revendications de certains Indiens du Yukon et en particulier ceux de Old Crow vont bien au-delà de leur proclamation de 1763, car ces peuples vivent depuis des siècles dans des territoires que nous occupons actuellement.

M. Chrétien: La proclamation de 1763 est justement basée sur le fait que les Indiens vivaient dans ces régions avant cette date.

M. Nielsen: Il me semble que le ministre n'arrête pas de m'interrompre monsieur le président. Ce n'est pas la même chose.

Si je comprends bien, le ministre a l'intention de se prévaloir du fait que le cas de la Colombie-Britannique est encore devant le tribunal pour ne pas faire une déclaration en ce qui concerne le Yukon. Ai-je raison?

M. Chrétien: Le problème des Indiens de la Colombie-Britannique qui n'ont pas signé de traité et qui sont immatriculés est exactement le même problème que celui des Indiens qui vivent au Yukon. C'est la raison pour

[*Texte*]

on it. Most of the Indians in Canada who are under the federal administration are covered by treaties and we have said that we will respect those treaties. There are, however, some Indians in British Columbia, all the Indians of the Yukon and some Indians in Quebec who are not covered by treaties. There seems to be the possibility of solving this problem in Quebec, in British Columbia and maybe in the Yukon. The whole question is now before the court. I was really impressed by the attitude of the Nishga people council who said to me, when I visited them, that they wanted to take their own case to court, that they did not want to be helped by anyone. They were very proud of having gone through the first two courts by themselves. I do not know what will be the judgement of the Supreme Court but their claim is based on the Proclamation of 1763.

Mr. Nielsen: Mr. Chairman, while the Minister is fully aware of the manner in which other Commonwealth countries have treated the question of aboriginal claims or rights, he seems to have restricted the obligation of the government and the intention of the government to satisfy legal rights upon the decision of the Supreme Court. Other countries, including the United States, I might add, have recognized a moral obligation and have set about incorporating into their policy a method of compensation to aboriginal peoples for what, in effect, was the usurpation of their lands at the time of settlement regardless of whether or not they have a legal obligation to do so. It would seem to me—and it appears to be working very well in the United States and in Australia—a worthwhile policy for the government to adopt for the adoption of it would enable these people to re-assert a certain independence based on a soundly developing industry in their various communities and would enable them to cease being complete wards of the federal government. It would in the long run, I believe, save the taxpayer of Canada a good deal of money, as I am sure it is eventually going to do in the areas which I was privileged to see in Australia.

Mr. Chrétien: I do not want to avoid the question, but I say that we should cross one bridge at a time. The matter is presently before the Supreme Court and I am waiting for its decision. I do not want to avoid the problem and take refuge in any legal form, I just say that there is a problem, that it is being discussed now by the Supreme Court and it is not for me to make a decision. Should the Supreme Court make a decision in favour of the Indians we will have to live up to that decision and that would probably put an end to this discussion on legal rights. Why should I therefore make a decision or try to drive the debate into something that is purely hypothetical at the moment? Let us wait and if the decision is made next week I will have the problem on my desk within 24 hours.

• 1055

Mr. Nielsen: Mr. Chairman, my point is this. Regardless of the decision of the Supreme Court, the govern-

[*Interprétation*]

laquelle je ne voudrais pas faire de commentaire à cet égard. La plupart des Indiens au Canada qui relèvent de l'administration fédérale sont régis par traité, et nous avons dit que nous respecterons ces traités. Il y a cependant certains Indiens en Colombie-Britannique, tous les Indiens du Yukon et quelques Indiens du Québec qui ne sont pas régis par traité. Il semble que l'on puisse trouver une soution à ce problème au Québec, en Colombie-Britannique et peut-être au Yukon. Toute cette question est maintenant pendante devant les tribunaux. J'ai été vraiment impressionné par l'attitude qu'a prise le Conseil des Indiens de Nishga; quand je les ai visités, le Conseil m'a dit que les Indiens désiraient porter leur cause devant les tribunaux, qu'ils ne voulaient pas se faire aider par qui que ce soit. Ils étaient très fiers de s'être pourvus en justice eux-mêmes dans des tribunaux. Je ne sais pas quel jugement rendra la Cour suprême, mais je sais que les Indiens veulent se défendre en invoquant la proclamation de 1763.

M. Nielsen: Monsieur le président, bien que le ministre soit tout à fait conscient de la manière dont d'autres pays du Commonwealth ont solutionné la question des droits des indigènes, il semble croire que le gouvernement n'est obligé de satisfaire les droits juridiques des indigènes qu'à la suite du jugement de la Cour suprême. D'autres pays, y compris les États-Unis, se sont reconnus une application d'ordre moral et ont prévu dans leur politique une méthode de compensation des indigènes pour ce qui constitue en fait l'usurpation de leur territoire au moment de la conquête, sans vouloir étudier si le gouvernement doit se reconnaître une obligation juridique d'agir de la sorte ou non. Il me semble que le gouvernement devrait adopter une telle politique qui semble tout a fait adéquate dans des pays comme les États-Unis et l'Australie; si le gouvernement adoptait une politique de ce genre, cela permettrait à cette politique de redevenir indépendante dans une certaine mesure en développant de façon judicieuse l'industrie de leurs différentes communautés; cela leur permettrait également de ne pas relever complètement du gouvernement fédéral. A long terme, je crois que cela ferait épargner aux contribuables canadiens une grande somme d'argent come cela se produira dans les régions d'Australie que j'ai pu visiter.

M. Chrétien: Je ne veux pas éviter de répondre à la question, mais je crois que nous devrions solutionner un problème à la fois. La question est actuellement pendante devant la Cour suprême et j'en attends la décision. Je ne veux pas éviter la question ni me réfugier dans un formalisme juridique, je dis tout simplement qu'il y a là un problème qui est actuellement à l'étude devant la Court suprême et que ce n'est pas à moi de prendre la décision. Si la Cour suprême prenait une décision favorisant les Indiens, nous devrions nous en remettre à cette décision, ce qui en soi, mettrait probablement fin à la discussion concernant les droits juridiques. Pourquoi alors parler de questions purement hypothétiques maintenant? Il faut attendre la décision et si elle est prise au cours de la prochaine semaine, j'en serai informé dans les 24 heures.

M. Nielsen: Monsieur le président, voici ce que je pense: indépendemment de la décision que prendra la

[*Text*]

ment's policy should be that there is an obligation on the part of the government to make some compensation to the native peoples for these rights. So even if it were an adverse decision against the native peoples, the government should have already made up its mind, even in the face of that adverse decision, that it is going to adopt a course of compensation.

Mr. Chrétien: You can make that representation if you want. I just say that I will face the problem very responsibly when it comes up.

• 1100

Mr. Nielsen: Moving to one more question, if there are no others, Mr. Chairman, the Minister is aware of the Crest iron ore deposit, which is mainly in the Yukon but spills over into the Northwest Territories, in the northern area of these Territories, in the Snake River area. That company is controlled by investment not Canadian. In the inclusion of the foreign-ownership clause in this bill, has the Minister considered the effect that it will undoubtedly have on that development going ahead?

Mr. Chrétien: Yes, and that will make no difference at all on the development. If they are not in operation now, it is because of the iron ore market and the low-grade type of deposit they have there.

Mr. Hunt: The existing claims are excluded.

Mr. Nielsen: But at the production stage.

Mr. Hunt: Yes.

Mr. Nielsen: Will the development be exempt from the provisions of this bill?

Mr. Hunt: Yes. Because the existing claims are excluded, the claim holder can apply for leases and...

Mr. Nielsen: Without having to comply with that provision?

Mr. Hunt: Without having to comply with that particular provision, but they will have to comply essentially with all the other provisions.

The Vice-Chairman: I would like to thank the Minister for his presence here today. We are adjourned until Tuesday.

[*Interpretation*]

Cour suprême, il faudrait que le gouvernement se reconnaisse une obligation de compenser d'une façon ou d'une autre la population indigène pour ses droits. Ainsi donc, même si la décision de la Cour suprême était au détriment des indigènes, le gouvernement devrait déjà avoir pris la décision de compenser cette population.

M. Chrétien: Vous avez tout le droit de nous proposer une telle solution. Tout ce que je peux dire, c'est que quand le problème surviendra, je m'y attaquerai avec toute la compétence voulue.

M. Nielsen: J'aimerais passer à une autre question si personne ne désire en poser d'autres, monsieur le président. Le ministre connaît très certainement la situation du dépôt de minerais de fer Crest, qui se trouve principalement dans le Yukon mais qui déborde dans les Territoires du Nord-Ouest, du moins dans la partie septentrionale, la région de Snake River. Cette compagnie est contrôlée par des investissements qui ne sont pas canadiens. Lors de l'inclusion de l'article sur la propriété étrangère dans ce bill, est-ce que le Ministre a examiné les effets que cela aurait sans aucun doute sur le développement en cours?

M. Chrétien: Oui, et cela ne fera pas de différence sur le développement. S'ils ne fonctionnent pas maintenant, c'est à cause du marché du minerai de fer et du dépôt à faible teneur qui s'y trouve.

M. Hunt: Les claims existants sont exclus.

M. Nielsen: Mais au stade de la production.

M. Hunt: C'est exact.

M. Nielsen: Est-ce que ce développement sera exempté des dispositions de ce bill?

M. Hunt: Oui. Parce que les claims existants sont exclus, celui qui les détient peut demander des baux et...

M. Nielsen: Sans avoir à s'occuper de cette disposition?

M. Hunt: Sans avoir à s'occuper de cette disposition particulière, mais ils devront s'occuper des autres dispositions essentiellement.

Le vice-président: J'aimerais remercier le Ministre d'être venu ici aujourd'hui. Nous ajournerons jusqu'à mardi.

APPENDIX "S"

Index to Clauses affected by suggested changes

1. Clarification
   - Clause 17 (2) page 10
   - Clause 19 (1) page 11
   - Clause 19 (2) page 11
   - Clauses 25 and 26 pages 13 and 14
   - Clause 28 (2) page 14
   - Clause 73 (2) page 38
   - Clause 73 (3) page 38
   - Clause 80 page 42
   - Clause 84 (1) page 45

2. Grouping
   - Clause 64 (3) page 31

3. Discretionary Powers
   —deletion
   - Clause 30 (2) page 15
   - Clause 31 (4) page 16
   - Clause 38 page 19
   - Clause 39 page 19
   - Clause 79 (2) page 42
   - Clause 83 (a) page 43
   - Clause 83 (n) page 44

   —appeal
   - Clause 37 page 18
   - Clause 85 page 45

4. Royalty —4a
   - Clause 79 (1) page 41

   —4b
   - Clause 82 (1) page 43

   —4c
   - Clause 83 (j) page 44

   —4d
   - Clause 80 page 42

   —4e
   - Clause 78 page 41

5. No export approval under $50,000
   - Clause 31 (2) page 16
   - Clause 93 (1) page 50

6. Regulations
   - Clause 102 page 54

7. Engineer (Professional)
   - Clause 2 (b) page 1

For additional details see detailed notes and draft changes.

Clause 2 (b)

That Bill C-187 be amended by deleting paragraph 2(b) on page 1 thereof and substituting therefor the following:

"Engineer of mines"

'(b) "engineer of mines" means a person who is a member of the Association of Professional Engineers of the Yukon Territory or licensed by the Association to practice as a professional engineer in the Yukon Territory and designated an engineer of mines by the Minister pursuant to section 4;'

APPENDICE «S»

Index des articles touchés par les modifications suggérées

1. Éclaircissement
   - Article 17 (2) page 10
   - Article 19 (1) page 11
   - Article 19 (2) page 11
   - Article 25 et 26 pages 13 et 14
   - Article 28 (2) page 14
   - Article 73 (2) page 38
   - Article 73 (3) page 38
   - Article 80 page 42
   - Article 84 (1) page 45

2. Groupement
   - Article 64 (3) page 31

3. Pouvoirs discrétionnaires
   suppression
   - Article 30 (2) page 15
   - Article 31 (4) page 16
   - Article 38 page 19
   - Article 39 page 19
   - Article 79 (2) page 42
   - Article 83 (a) page 43
   - Article 83 (n) page 44

   appel
   - Article 37 page 18
   - Article 85 page 45

4. Redevance
   —4a
   - Article 79 (1) page 41

   —4b
   - Article 82 (1) page 43

   —4c
   - Article 83 (j) page 44

   —4d
   - Article 80 page 42

   —4e
   - Article 78 page 41

5. Pas d'autorisation d'exportation pour moins de $50,000
   - Article 31 (2) page 16
   - Artkcle 93 (1) page 50

6. Règlements
   - Article 102 page 54

7. Ingénieur professionnel
   - Article 2 (b) page 1

Pour d'autres détails, consulter les notes détaillés et les projets de modifications.

Article 2b) du bill

Que le bill C-187 soit modifié par la suppression de l'alinéa 2b), à la page 1, et son remplacement par ce qui suit:

«ingénieur des mines»

«b) «ingénieur des mines» s'entend d'une personne qui est membre de l'Association des ingénieurs du Territoire du Yukon ou est autorisé par l'Association à exercer la profession d'ingénieur dans le Territoire du Yukon et que le Ministre a désigné à titre d'ingénieur des mines en conformité de l'article 4;»

Clause 17 (2)

That the English version of Bill C-187 be amended by striking out line 14 on page 10 thereof and substituting the following therefor:

"corded by a mining recorder until the"

Subclause 19 (1)

That Bill C-187 be amended by striking out lines 9 to 11 on page 11 thereof and substituting the following:

"it has subsequently become possible"

Clause 19 (2)

That Bill C-187 be amended by striking out line 22 on page 11 thereof and substituting therefor the following:

"(2) Where the holder of a mineral claim"

Clauses 25 and 26

That Bill C-187 be amended by striking out clauses 25 and 26 on pages 13 and 14 thereof and substituting the following:

"Movement of location posts by Surveyor

25. (1) Subject to subsection (3), where, upon making a survey of a recorded mineral claim a Surveyor finds that the distance between location post No. 1 and location post No. 2 exceeds 1500 feet, he may move location post No. 2 to a point on the location line 1500 feet from location post No. 1 or establish a new location post No. 2 at that point.

Movement of location posts on claim

(2) Subject to subsection (3), where a location post that is used to locate a mineral claim is found by a survey to be on a previously located adjoining claim, the Surveyor or the holder of the mineral claim may, with the permission of the mining recorder, move that location post and place it on the surveyed line of the adjoining previously located mineral claim that forms a common boundary for the claims or establish a new location post on that ilne.

Where post locates more than one claim

(3) Where a legal post is used to locate more than one claim, it shall not be moved pursuant to this section.

Information to be placed on new posts

(4) Every person who establishes a new post pursuant to this section shall place on the new post all the information placed on or in the post being replaced by him.

Movement of location posts to build public roads

26 (1) Where, in the course of building a public road or carrying on mining operations, it is necessary to move a legal post, a Surveyor may, with the permission of the mining recorder, move the post to such place as the mining recorder may fix.

Information to be placed on posts

(2) Every person who moves a legal post or establishes a new legal post pursuant to section 25 or this section shall place on the post so moved or established

(a) if it is a wooden legal post, on the post, or

Article 17(2)

Que la version anglaise du bill C-187 soit modifiée par le retranchement de la ligne 14, à la page 10, et son remplacement par ce qui suit:

«corded by a mining recorder until the»

Paragraphe 19(1) du bill

Que le bill C-187 soit modifié par le retranchement des lignes 10 à 12, à la page 11, et leur remplacement par ce qui suit:

«qu'il est devenu possible, par la suite,»

Article 19(2)

Que le bill C-187 soit modifié par le retranchement de la ligne 24, à la page 11, et son remplacement par ce qui suit:

«(2) Lorsque le détenteur d'un claim»

Articles 25 et 26 du bill

Que le bill C-187 soit modifié par le retranchement des articles 25 et 26, aux pages 13 et 14, et leur remplacement par ce qui suit:

«Déplacement de bornes d'emplacement par un arpenteur

25. (1) Sous réserve du paragraphe (3), lorsque, après avoir fait un arpentage d'un claim minier enregistré, un arpenteur constate que la distance entre la borne d'emplacement n° 1 et la borne d'emplacement n° 2 dépasse 1,500 pieds, il peut déplacer la borne d'emplacement n° 2 jusqu'à un endroit situé à 1,500 pieds de la borne d'emplacement n° 1 sur la ligne d'emplacement ou placer une nouvelle borne d'emplacement n° 2 à cet endroit.

Déplacement de bornes d'emplacement sur un claim

(2) Sous réserve du paragraphe (3), lorsqu'un arpentage démontre qu'une borne d'emplacement qui sert à localiser un claim minier se trouve sur un claim minier précédemment localisé, l'arpenteur ou le détenteur du claim minier peuvent, avec la permission du registraire minier, déplacer cette borne d'emplacement et la placer sur la ligne arpentée du claim minier adjacent antérieurement localisé qui constitue une limite commune des deux claims ou ils peuvent placer une nouvelle borne d'emplacement sur cette ligne.

Borne localisant plus d'un claim

(3) Lorsqu'une borne légale sert à localiser plus d'un claim minier, elle ne doit pas être déplacée en application du présent article.

Renseignements devant figurer sur les nouvelles bornes

(4) Toute personne qui place une nouvelle borne en application du présent article doit indiquer sur la nouvelle borne tous les renseignements indiqués sur ou dans la borne qu'elle remplace.

Déplacement de bornes d'emplacement pour construire des voies publiques

26. (1) Lorsque, au cours de la construction d'une route publique ou au cours d'opérations minières, il est nécessaire de déplacer une borne légale, un arpenteur peut, avec la permission du registraire minier, déplacer la borne à l'endroit que peut fixer le registraire minier.

(b) if it is a mound of earth or stone, in a waterproof container in the mound on paper or some durable material,

the distance in feet and the compass bearing from the new post to the place where the post that was moved was previously placed."

Subclause 28 (2)

That Bill C-137 be amended by striking out line 41 on page 14 thereof and substituting therefor the following:

"day shall be allowed for making application to record the claim"

Subclause 30 (2)

That Bill C-187 be amended by striking out lines 39 and 40 on page 15 thereof and substituting the following:

"by him, he shall fix the day"

Subclause 31 (2)

That Bill C-187 be amended by striking out lines 15 and 16 on page 16 thereof and substituting the following:

"otherwise dispose of any minerals or mineral ores from that claim in excess of a gross value of $50,000 per annum, otherwise than"

Subclause 31 (4)

That Bill C-187 be amended by striking out lines 35 and 36 on page 16 thereof and substituting the following:

"Engineer of mines may restrict surface use

(4) Where the holder of a recorded mineral"

Clauses 37, 38 and 39

That Bill C-187 be amended by striking out clauses 37, 38 and 39 on pages 18 and 19 thereof and substituting the following:

"Cancellation for false or misleading statement

37. Where the supervising mining recorder is satisfied that the recording of a mineral claim for which a lease has not been granted was obtained by a false or misleading statement made by the recorded holder of that claim or of which he was aware at the time the mineral claim was recorded in his name, the supervising mining recorder may, after hearing the recorded holder or any person appearing on his behalf, cancel the recording of that mineral claim.

Appeal to judge of the Territorial Court

38. An appeal lies from the cancellation of a recorded mineral claim made pursuant to section 37 to a judge of the Territorial Court within one month

Renseignements à inscrire sur les bornes

(2) Toute personne qui déplace une borne légale ou qui place une nouvelle borne légale en conformité de l'article 25 ou du présent article doit, en ce qui concerne la borne ainsi déplacée ou placée,

a) s'il s'agit d'une borne légale du bois, indiquer sur la borne, ou,

b) s'il s'agit d'un monticule de terre ou de pierres, indiquer sur du papier ou sur quelque substance durable, dans un récipient étanche placé à l'intérieur du monticule,

La distance en pieds et le relèvement au compas, par rapport à la nouvelle borne, de l'endroit où se trouvait précédemment la borne qui a été déplacée.

Article 28 (2) du bill

Que le bill C-187 soit modifié par le retranchement de la ligne 47, à la page 14, et son remplacement par ce qui suit:

«der, pour faire la demande d'enregistrement du claim, une»

Paragraphe 30(2) du bill

Que le bill C-187 soit modifié par le retranchement des lignes 42 et 43, à la page 15, et leur remplacement par ce qui suit:

«reçoit la demande d'enregistrement, il doit»

Paragraphe 31(2) du bill

Que le bill C-187 soit modifié par le retranchement des lignes 16 à 18, à la page 16, et leur remplacement par ce qui suit:

«registré n'a le droit d'enlever ou de vendre des minéraux ou minerais provenant de ce cla m ou d'en disposer autrement que jusqu'à concurrence d'une valeur brute de $50,000 par an,»

Paragraphe 31 (4) du bill

Que le bill C-187 soit modifié par le retranchement des lignes 39 et 40, à la page 16, et leur remplacement par ce qui suit:

«L'ingénieur des mines peut restreindre l'utilisation de la surface

(4) Lorsque le détenteur d'un claim minier en-»

Article 37, 38 et 39 du bill

Que le bill C-187 soit modifié par le retranchement des articles 37, 38 et 39, aux pages 18 et 19, et leur remplacement par ce qui suit:

«Annulation pour déclaration fausse ou trompeuse

37. Lorsque le surveillant de l'enregistrement minier est convaincu que l'enregistrement d'un claim minier, pour lequel un bail n'a pas été accordé, a été obtenu grâce à une déclaration fausse ou trompeuse faite par le détenteur enregistré de ce cla m ou dont celui-ci était au courant au moment où le claim minier a été enregistré en son nom, le surveillant de l'enregistrement minier peut, après audition du détenteur enregistré ou de toute personne comparaissant pour son compte, annuler l'enregistrement de ce claim minier.

Appel devant un juge de la Cour territoriale

38. L'annulation d'un claim minier faite en conformité de l'article 37 est susceptible d'appel devant un

from the date of cancellation thereof and the decision of the judge thereon is final.

Re-locating of claim

39. Notwithstanding subsection (2) of section 90, where a recorded mineral claim is cancelled pursuant to section 37, the land comprised in that claim may not be located by any person.

(a) before 12 o'clock noon on the day following the last day on which an appeal lies from that cancellation; or

(b) where an appeal is made to a judge of the Territorial Court pursuant to section 38 and the judge confirms the cancellation of the claim, before 12 o'clock noon on such day as the judge may fix.

Surveys"

Subclause 40 (1)

That Bill C-187 be amended by striking out lines 2 and 3 on page 20 thereof and substituting the following:

"mineral claim shall be made by a"

Subclause 64 (3)

That Bill C-187 be amended by striking out subclause 64 (3) on page 31 thereof and substituting the following:

"Limitation

(3) Not more than 50 recorded mineral claims may be grouped together pursuant to this section and no recorded mineral claim shall be grouped with any other recorded mineral claim more than twice in any twelve-month period."

Subclause 73 (2)

That Bill C-187 be amended by striking out line 6 on page 38 thereof and substituting the following:

"(ii) shares of the corporation are"

Subclause 73 (3)

That Bill C-187 be amended by striking out lines 23 to 25 on page 38 thereof and substituting the following:

"(a) to the grant of a lease of a mineral claim that was recorded prior to the"

Clause 78

That Bill C-187 be amended by striking out lines 6 to 11 on page 41 thereof and substituting the following:

"produced from that mine or receivable by that operator in respect of such sale;"

Subclause 79 (1)

That Bill C-187 be amended by striking out line 21 on page 41 thereof and substituting the following:

"1973, every operator of a mine in the"

Subclause 79 (2)

That Bill C-187 be amended by striking out lines 1 to 3 on page 42 thereof and substituting the following:

"Mines controlled by same person

juge de la Cour territoriale dans le délai d'un mois à partir de la date d'annulation et la décision du juge en la matière est définitive.

Nouvelle localisation du claim

39. Nonobstant le paragraphe (2) de l'article 90, lorsque l'enregistrement d'un claim minier est annulé en conformité de l'article 37, le terrain compris dans ce claim ne peut être localisé par qui que ce soit.

a) avant midi le lendemain du dernier jour où un appel de cette décision peut être interjeté; ou

b) lorsqu'un appel est interjeté devant un juge de la Cour territoriale en conformité de l'article 38 et que le juge maintient l'annulation du claim, avant midi le jour fixé par le juge.

Arpentages»

Paragraphe 40(1) du bill

Que le bill C-187 soit modifié par le retranchement des lignes 2 et 3 à la page 20, et leur remplacement par ce qui suit:

"minier enregistré doit"

Paragraphe 64(3) du bill

Que le bill C-187 soit modifié par le retrancehment du paragraphe 64 (3), à la page 31, et son remplacement par ce qui suit:

Restriction

(3) Il ne peut être inclus dans le même groupe en conformité du présent article plus de 50 claims miniers enregistrés et aucun claim minier enregistré ne peut être groupé avec un autre claim minier enregistré plus de deux fois au cours de toute période de douze mois.»

Paragraphe 73 (2) du bill

Que le bill C-187 soit modifié par le retranchement de la ligne 6 à la page 38, et son remplacement par ce qui suit:

«(ii) que des actions de la corporation»

Paragraphe 73(3) du bill

Que le bill C-187 soit modifié par le retranchement des lignes 23 à 25, à la page 38, et leur remplacement par ce qui suit:

«a) la concession d'un bail d'un claim minier qui était enregistré avant»

Article 78 du bill

Que le bill C-187 soit modifié par le retranchement des lignes 7 à 13, à la page 41, et leur remplacement par ce qui suit:

«mine ou le total des sommes recevables par cet exploitant pour cette vente;»

Paragraphe 79(1) du bill.

Que le bill C-187 soit modifié par le retranchement de la ligne 23, à la page 41, et son remplacement par ce qui suit:

«79. (1) A compter de l'année 1973, tout»

Paragraphe 79(2) du bill

Que le bill C-187 soit modifié par le retranchement des lignes 1 à 3, à la page 42, et leur remplacement par ce qui suit:

«Mines contrôlées par la même personne

(2) Where two or more mines are operated by the same mine operator or are under the"

Clause 80

That Bill C-187 be amended by striking out lines 14 to 18 on page 42 thereof and substituting the following:

"therefrom;"

Clause 80

That Bill C-187 be amended by striking out lines 28 to 32 on page 42 and substituting the following:

"conducted on lands, other than the mine site, that are located in the Territory and partially or wholly held, owned or controlled by the mine operator, if such cost has not been deducted in calculating the value of the output of any other mine and does not exceed 10 per cent".

Subclause 82 (1)

That Bill C-187 be amended by striking out lines 14 to 16 of page 43 thereof and substituting the following:

"Deduction allowed by mine commencing production after Dec. 31, 1966

82. (1) Where a mine commenced production after December 31, 1966, there may be deducted in calculating"

Clause 83

That Bill C-187 be amended by striking out lines 35 to 38 on page 43 thereof and substituting the following:

"equipment, works or buildings at the mine in excess of 15 per cent per annum, or such lesser rate as the Minister and the operator of the mine may fix, of the capital cost of that machinery, equipment, works"

Clause 83

That Bill C-187 be amended by

(a) striking out lines 26 to 29 on page 44 thereof; and

(b) relettering paragraphs (k) to (q) of clause 83 thereof as paragraphs (j) to (p).

Clause 83

That Bill C-187 be amended by striking out line 40 on page 44 and substituting the following:

"premiums not related to employees at the mine, the mine product or the mine property;"

Subclause 84 (1)

That Bill C-187 be amended by

(a) striking out lines 8 to 14 on page 45 thereof and substituting the following:

"Sale of minerals at less than market value

84. (1) Where the operator of a mine and the person to whom he sells any minerals or ore from his mine are related persons and the amount received by

(2) Lorsque deux mines ou plus sont exploitées par le même exploitant de mine ou sont sous le même»

Article 80 du bill

Que le bill C-187 soit modifié par le retranchement des lignes 16 à 20, à la page 42, et leur remplacement par ce qui suit:

«sur le marché»

Article 80 du bill

Que le bill C-187 soit modifié par le retranchement des lignes 31 à 37, à la page 42, et leur remplacement par ce qui suit:

«effectués sur des terrains, autres que ceux de la mine, qui sont détenus, possédés ou contrôlés en totalité ou en partie, par l'exploitant de la mine, si ces frais n'ont pas été déduits dans le calcul de la valeur de la production d'une autre mine et ne dépassent pas 10 p. 100 de la»

Paragraphe 82 (1) du bill

Que le bill C-187 soit modifié par le retranchement des lignes 16 à 18, à la page 43, et leur remplacement par ce qui suit:

«Déductions permises pour une mine dont la production commence après le 31 décembre 1966

82. (1) Lorsque la production d'une mine a débuté après le 31 décembre 1966, il peut être déduit, dans le»

Article 83 du bill

Que le bill C-187 soit modifié par le retranchement des lignes 39 à 45, à la page 43, et leur remplacement par ce qui suit:

«matériel, des travaux, installations ou bâtiments d'une mine, au-delà de 15 p. 100 du coût initial de l'outillage, du matériel, des travaux, installations ou bâtiments dont l'exploitant était propriétaire le dernier jour de l'année, ni au-delà du pourcentage moindre de ce coût que peuvent fixer le Ministre et l'exploitant de la mine, et l'ensemble des déductions an-»

Article 83 du bill

Que le bill C-187 soit modifié

a) par le retranchement des lignes 31 à 35, à la page 44; et

b) par le déplacement des alinéas k) à q) de l'article 83, qui deviennent les alinéas j) à p).

Article 83 du bill

Que le bill C-187 soit modifié par le retranchement de la ligne 3, à la page 45, et son remplacement par ce qui suit:

«qui ne se rapportent pas aux employés, au produit ou aux terrains, installations et fournitures de la mine,»

Paragraphe 84(1) du bill

Que le bill C-187 soit modifié

a) par le retranchement des lignes 20 à 27, à la page 45, et leur remplacement par ce qui suit:

Vente de minéraux à un prix inférieur à leur valeur marchande

«84. (1) Si l'exploitant d'une mine et la personne à laquelle il vend des minéraux ou du minerai prove-

the operator in respect of such sale is less than the fair market value of those minerals or ore, the Minister may, after hearing the mine operator or anyone appearing on his behalf, increase the gross value of the output of that mine for the year in which he discovers that such sale was made";

and

(b) adding to clause 84 thereof the following subclause:

"Related persons"

(3) For the purposes of this section, the expression "related persons" has the same meaning as it has in the *Income Tax Act.*"

Clause 85

That Bill C-187 be amended by

(a) striking out clause 85 on page 45 thereof;

(b) renumbering clauses 86 to 88 as clauses 85 to 87; and

(c) adding thereto, immediately after the renumbered clause 87, the following clause:

"Appeal to Minister from increased assessment

88. (1) Where the operator of a mine is informed that a royalty has been assessed against him in excess of the amount of the royalty shown in the statement filed pursuant to subsection (1) of section 87, the operator may, within 30 days after being so informed, request the Minister to reconsider the increased assessment.

Minister to reconsider

(2) Within 30 days after receiving a request pursuant to subsection (1), the Minister shall send a notice of his decision by registered mail to the operator at his latest known address.

Appeal to judge of Territorial Court

(3) Within 30 days after the sending of a notice pursuant to subsection (2), the operator may appeal from the decision of the Minister to a judge of the Territorial Court and the decision of the judge thereon is final."

Subclause 93 (1)

That Bill C-187 be amended by striking out line 33 on page 50 thereof and substituting the following:

"ore unless it is exported

(a) solely for assay or testing purposes; or

(b) by the operator of a mine in such an amount that after it is exported he will have exported in that calendar year mineral and ore with a total gross value of less than $50,000."

nant de sa mine sont des personnes ayant entre elles certains liens et si la somme reçue par lui pour cette vente est inférieure à la juste valeur marchande de ces minéraux ou de ce minerai, le Ministre peut, après avoir entendu l'exploitant de la mine ou toute personne comparaissant en son nom, majorer la valeur brute de la production de cette mine, pour l'année où il découvre que cette vente a eu lieu, d'un;

et

b) par l'adjonction du paragraphe suivant à l'article 84:

«personnes ayant entre elles certains liens»

(3) Aux fins du présent article, l'expression «personnes ayant entre elles certa ns liens» a le sens donné à l'expression «personnes liées» dans la *Loi de l'impôt sur le revenu*».

Article 85 du bill

Que le bill C-187 soit modifié

a) par le retranchement de l'article 85, à la page 45;

b) par le renumérotage des articles 86 à 88, qui deviennent les articles 85 à 87; et

c) par l'insertion, après le nouvel article 87, de l'article suivant:

Appel au Ministre en cas d'augmentation de la redevance

«88. (1) Lorsque l'exploitant d'une mine est avisé qu'aux termes d'une cotisation établie à son égard le montant de la redevance devant être payée par lui est supérieur à la redevance indiquée dans l'état produit en conformité du paragraphe (1) de l'article 87, il peut, dans les 30 jours de la date où il est avisé de ce fait, demander au Ministre de reconsidérer cette cotisation.

Reconsidération par le Ministre

(2) Le Ministre doit, dans les 30 jours qui suivent la réception d'une demande faite en conformité du paragraphe (1), décider si la cotisation relative à la redevance doit être modifiée ou non et envoyer un avis de sa décison à l'exploitant, par courrier recommandé, à sa dernière adresse connue.

Appel devant un juge de la Cour territoriale

(3) Dans les trente jours qui suivent l'expédition d'un avis en conformité du paragraphe (2), l'exploitant peut interjeter appel de la décision du Min stre devant un juge de la Cour territoriale et la décision du juge à ce sujet est définitive.»

Paragraphe 93 (1) du bill

Que le bill C-187 soit modifié par le retranchement des lignes 32 et 33, à la page 50, et leur remplacement par ce qui suit:

«territoire sauf si

a) l'exportation n'en est faite que pour des essais ou expériences; ou si

b) l'exportation en est faite par l'exploitant d'une mine et la quantité exportée portera à moins de $50,000 la valeur brute totale des minéraux et minerais exportés par lui au cours de cette année civile.»

Clause 102

That Bill C-187 be amended by

(a) striking out line 29 on page 54 thereof and substituting the following

"Regulations

102. (1) Subject to subsection (2), the Governor in Council may make;" and

(b) adding to clause 102 thereof the following subclause:

"Draft of proposed regulations to be published

(2) no regulation shall be made or amended pursuant to subsection (1) unless

(a) a draft of the proposed regulation or amendment has been published in the *Canada Gazette* within the period commencing on the first day of September in any year and terminating on the thirtieth day of April in the following year; and

(b) ninety days have elapsed since the publication of the draft of the proposed regulation or amendment."

Article 102 du bill

Que le bill C-187 soit modifié

a) par le retranchement de la ligne 35, à la page 54, et son remplacement par ce qui suit:

Réglements

«102. (1) Sous réserve du paragraphe (2), le gouverneur en conseil peut éta-» ; et

b) par l'adjonction à l'article 102 du paragraphe suivant:

Les projets de réglements doivent être publiés

«(2) Aucun règlement ne peut être établi ni modifié en conformité du paragraphe (1) avant que

a) un projet de réglement ou de modification ait été publié dans la *Gazette du Canada*, entre le 1er septembre d'une année et le 30 avril de l'année suivante; et que

b) quatre-vingt-dix jours se soient écoulés depuis la publication du projet de règlement ou de modification.»

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 25

Tuesday, June 15, 1971

Chairman: Ian Watson

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 25

Le mardi 15 juin 1971

Président: Ian Watson

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Indian Affairs and Northern Development

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Affaires indiennes et du développement du Nord canadien

RESPECTING:

The subject-matter of Arctic icebreaker service

CONCERNANT:

La question relative au service de brise-glace dans l'Arctique

INCLUDING:

Fourth Report to the House

Y COMPRIS:

Le quatrième rapport à la Chambre

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

Third Session

Twenty-eighth Parliament, 1970-71

Troisième session de la

vingt-huitième législature, 1970-1971

23991—1

STANDING COMMITTEE ON INDIAN AFFAIRS AND NORTHERN DEVELOPMENT

Chairman: Mr. Ian Watson

Vice-Chairman: Mr. Paul St. Pierre

Messrs.

Barnett
Borrie
Cadieu
Gundlock
Harding
Kaplan
Laflamme
Marchand
(*Kamloops-Cariboo*)
Matte
Morison
Murphy
Nielsen
Paproski
Pringle
Rock
Simpson
Sulatycky
Yewchuk—(20).

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

J. H. Bennett

Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 65(4)(*b*)

Messrs. Pringle, Murphy, Kaplan and Laflamme replaced Messrs. Orange, Badanai, Gendron and Buchanan on June 15, 1971.

COMITÉ PERMANENT DES AFFAIRES INDIENNES ET DU DÉVELOPPEMENT DU NORD CANADIEN

Président: M. Ian Watson

Vice-président: M. Paul St. Pierre

Messieurs

Conformément à l'article 65(4)*b*) du Règlement

MM. Pringle, Murphy, Kaplan et Laflamme remplacent MM. Orange, Badanai, Gendron et Buchanan le 15 juin 1971.

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente au siège d'Information Canada, Ottawa, Canada

REPORT TO THE HOUSE

Thursday, June 17, 1971

The Standing Committee on Indian Affairs and Northern Development has the honour to present its

FOURTH REPORT

Pursuant to its Order of Reference of Tuesday, February 9, 1971 pertaining to "the subject-matter of Arctic icebreaker service", the following witnesses were heard and evidence adduced:

February 11, 1971

From the Department of Transport:

Admiral A. H. G. Storrs, Director of Marine Operations Branch.

February 18, 1971

From the Department of Transport:

Captain P. M. Fournier, C.C.G.S. Louis S. St. Laurent; Mr. John Stewart, Chief, Plans and Operations, Marine Operations Branch.

February 25, 1971

Mr. John Gordon German of the firm of German and Milne, Naval Architects, Montreal, P.Q.

March 4, 1971

From Alexbow Limited, Ottawa:

Mr. Scott Alexander (Squadron Leader ret.) President; Mr. Gerald Waring, Vice-President.

April 1, 1971

From the Department of External Affairs:

Mr. J. A. Beesley, Legal Adviser, Director General, Bureau of Legal and Consular Affairs.

April 20, 1971

Mr. B. M. Johansson, Head of Design Department, OY Wartsila AB, Helsinki Shipyard, Finland.

April 29, 1971

Commander Roderick M. White, United States Coast Guard Academy, New London, Connecticut.
Mr. Gray Alexander, Superintendent of Transport and Communications, Panarctic Oils Limited, Calgary, Alberta.

Your Committee has considered the question of icebreaker service in the Arctic, with particular reference to the question as to whether Canada should undertake construction of a Polar type icebreaker capable of operations of up to 12 months of the year in all areas of the archipelago.

Our hearings extended over eight meetings and witnesses from the government service and, private industry, Canadian and foreign, were heard.

On the basis of evidence presented, your Committee is of the opinion that the Government must prepare for construction of at least one Polar icebreaker, superior to any ship now afloat in the world. Your Committee anticipates that such a vessel will be necessary to protect the Arctic against intolerable ecologic damage, to assist in the economic development of the North and possibly to

RAPPORT A LA CHAMBRE

Le jeudi 17 juin 1971

Le Comité permanent des affaires indiennes et du développement du Nord canadien a l'honneur de présenter son

QUATRIÈME RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du mardi 9 février 1971, portant sur «la question relative au service de brise-glace dans l'Arctique», les témoins suivants sont venus apporter leurs témoignages:

Le 11 février 1971

Du ministère des Transports:

L'amiral A. H. G. Storrs, directeur, Direction des opérations de la marine.

Le 18 février 1971

Du ministère des Transports:

Le capitaine P. M. Fournier, N.G.C.C. Louis S. St-Laurent;

M. John Stewart, chef des Opérations et Plans, Direction des opérations de la marine.

Le 25 février 1971

M. John Gordon German, de la Société German and Milne, architectes navals, Montréal (Québec).

Le 4 mars 1971

De la Société Alexbow Limited, Ottawa:

M. Scott Alexander (Commandant d'aviation—retraité) président; M. Gerald Waring, vice-président.

Le 1er avril 1971

Du ministère des Affaires extérieures:

M. J. A. Beesley, conseiller juridique, directeur général, Bureau des affaires juridiques et consulaires.

Le 20 avril 1971

M. B. M. Johansson, chef de la conception, OY Wartsila AB, chantier d'Helsinki, Finlande.

Le 29 avril 1971

Le commandant Roderick M. White, United States Coast Guard Academy, New London, Connecticut.
M. Gray Alexander, surintendant des Transports et des Communications, *Panarctic Oils Limited,* Calgary, Alberta.

Le Comité a étudié la question relative au service de brise-glace dans l'Arctique, et s'est notamment demandé si le Canada devait entreprendre la construction d'un brise-glace de type polaire, capable de fonctionner jusqu'à douze mois par an dans toutes les régions de l'archipel.

Les auditions des témoins ont été réparties sur huit réunions, et ont permis à des représentants de la Fonction publique et de l'industrie privée, tant canadienne qu'étrangère, de venir exposer leur point de vue.

Sur la base de ces témoignages, le Comité pense que le gouvernement doit entreprendre la construction d'au moins un brise-glace polaire, supérieur à tous ceux qui naviguent actuellement de par le monde. Le Comité estime que ce navire sera indispensable pour protéger l'Arctique contre d'intolérables dommages écologiques, pour contribuer à l'expansion économique du Nord, et

maintain Canadian sovereignty in the North.

The Committee had difficulty in determining when such construction should be undertaken. Precipitate action could result in the waste of public money. Unwise delay could result in economic losses and hazard. The determining factor must be the pace of Northern development and at this point in time, this cannot be judged with certainty.

In this and other aspects of icebreaker service, your Committee makes specific recommendations at the conclusion of this report.

The Committee's considered opinion as to facts follows:

1. The Arctic is now being adequately served by icebreakers of the present fleet. If no major developments take place, it will probably not be necessary to do more than continue to serve the region with ships of the type of the Sir John A. Macdonald and Louis St. Laurent.

2. This situation will alter drastically and suddenly if an oil deposit of the size of the Alaska North Slope pool is discovered in the Arctic Islands. Several methods of shipping oil from such a deposit are under study. These included ice-strengthened supercarriers of the Manhattan type, nuclear-powered submarines, semi-submersible diesel-powered vessels and pipelines which would run on the sea bed and leapfrog across islands. The possibility of transport of crude oil by air is not beyond credibility. In all but the last-named operation, the present icebreaker fleet would be totally inadequate, not only in the stage in which oil would be delivered but also in the preliminary stages of development of the discovery. The present fleet can operate for only a short three-month season in the easier ice conditions of Baffin Bay and of the Eastern Arctic Islands, and far less in the Polar pack ice which intrudes among the islands of the Western Arctic. Development of a major oil field would require operation for 10 if not 12 months of the year. Development of other minerals, such as iron ore deposits on Baffin Island or nickel, copper or other deposits elsewhere in the Arctic, would also require ships of a capacity we do not now have.

3. The Committee accepts evidence that it is technically possible to build powerful icebreaking supercarriers which could resist the crushing force of any ice pack. However, we consider it inevitable that such carriers would, from time to time, be immobilized in pressure ice. Movement of the ice pack could then carry such a ship over a reef or on shores where they could be ripped open. The role of icebreakers would not be to escort carriers, but we consider it essential that one or more such vessels be available for rescue operations. Although the danger of ecologic damage would be far less in the destruction of ships carrying iron ore or similar metallic cargoes, it would be economically wise to give protection

peut-être même pour maintenir la souveraineté canadienne dans cette région.

Le Comité a eu quelque difficulté à déterminer quand devrait commencer cette construction. Une trop grande précipitatin risquerait d'entraîner un gaspillage des fonds publics. Un retard imprudent pourrait amener des préjudices et des risques économiques. C'est le taux d'expansion du Nord qui doit être le facteur déterminant et, à l'heure actuelle, on ne peut encore l'évaluer avec précision.

A propos de cet aspect du service de brise-glace, et de bien d'autres, le Comité fait des recommandations particulières dans la conclusion de son rapport.

Voici, après réflexion, l'opinion du Comité quant aux faits:

1. Aujourd'hui, l'Arctique est suffisamment desservi par les brise-glace de la flotte actuelle. Si l'évolution n'est pas trop rapide, il ne sera probablement pas nécessaire de faire autre chose que continuer à desservir cette région avec des navires de la catégorie du Sir John A. Macdonald et du Louis Saint-Laurent.

2. Cette situation sera radicalement et brusquement modifiée si l'on découvre, dans les îles de l'Arctique, un gisement de pétrole de l'ampleur de celui du versant nord de l'Alaska. Plusieurs méthodes d'acheminement du pétrole à partir d'un tel gisement sont à l'étude. Elles comprennent l'utilisation de pétroliers géants renforcés pour la glace, du type du Manhattan, de sous-marins nucléaires, de navires semi-submersibls à moteur diesel, et d'oléoducs qui passeraient sur les fonds marins et sur les îles. La possibilité de transporter du pétrole brut par voie aérienne n'est pas à éliminer. Pour toutes ces méthodes, exceptée la dernière, la flotte existante de brise-glace serait totalement insuffisante, non seulement au stade de la livraison de la marchandise, mais aussi au stade préliminaire de la mise en valeur du gisement. La flotte actuelle ne peut fonctionner que pendant une courte saison de trois mois, dans les conditions relativement bonnes de la Baie de Baffin et des îles de l'est de l'Arctique, et beaucoup moins longtemps dans les glaces polaires qui se glissent entre les îles de l'Arctique de l'ouest. L'exploitation d'un gisement de pétrole important nécessiterait une navigation continue pendant dix, sinon douze mois de l'année. L'exploitation d'autres minéraux, comme les gisements de minerai de fer sur l'île de Baffin, le nickel, le cuivre ou d'autres gisements dans d'autres régions de l'Arctique, nécessiterait également l'utilisation de navires de plus grande dimension que ceux dont nous disposons actuellement.

3. Il a été prouvé au Comité qu'il est possible, du point de vue technique, de construire de puissants pétroliers géants brise-glace, qui pourraient résister à la force d'écrasement de toute masse de glace. Néanmoins, il nous semble inévitable que ces pétroliers, de temps en temps, seraient immobilisés par la glace. Le mouvement de la banquise pourrait alors l'entraîner sur un récif ou sur des littoraux qui pourraient l'éventrer. Le rôle des brise-glace ne serait pas d'escorter les pétroliers, mais nous estimons qu'il serait très important qu'un ou plusieurs d'entre eux soient disponibles pour des opérations de secours. Bien que les risques de dommages écologiques seraient bien moins graves dans le cas de destruction de navires transportant du minerai de fer ou d'autres mine-

to such vessels. Availability of such protection could be a decisive factor in such developments.

4. The Committee noted that the government of the United States of America plans construction of an icebreaker of about 50,000 horsepower. This is less than the capacity needed for year round operation in the Arctic, but such a ship could penetrate Canadian waters in winter conditions which would leave our own fleet immobilized in southern ports.

5. It is the Committee's view that the capability of foreign ships to operate in our Arctic at a time when we were incapable of such operation would not necessarily constitute a threat to Canadian sovereignty. However, it could. Canada could not safely abandon, for any long period, a physical presence on our longest coastline.

6. Time lag is a serious factor in the construction of what would be the world's most effective icebreaker. From the time of decision to entry into service, it is estimated that at least five years would elapse.

7. One year of this lead time is required for design.

8. Costs would be high. Estimates of cost for the first ship of such a type range from 80 to 100 millions, assuming construction in Canadian yards. Offsetting these costs are other factors—the provision of employment in Canadian yards, the reduction of transport costs, estimated at up to $25 millions, for operations of the Panarctic government-private industry consortium during a period of development, and the threat of insupportable losses if the Arctic is polluted by an oil spill which icebreaker rescue service could have prevented.

9. On the general subject of icebreaker service, the Committee found methods of recruitment of seamen only a step removed from the Press Gang. A Coast Guard cadet college in Cape Breton provides a good cadre of officers for the ships, but seamen are picked up on what appears to be a haphazard, last-minute recruitment system through Canada Manpower. No training is given crews. There is little selectivity. Rates of pay seem to bear little relation to the tasks to be performed, with Pacific Coast Guard earning higher rates than men serving in the hostile environment of the High Arctic. The system appears wasteful.

Your Committee makes the following recommendations:

1. The Government should proceed in the expectation that Arctic development will make construction of a Polar icebreaker necessary. No such construction should be undertaken, until the need is more pressing than today. However, to save one year lead time in construction, the Government should consider the advisability of immediately making available $750,000 to $1,000,000 for design of a vessel of 100,000 horsepower or more which

rais métalliques, il ne serait pas inutile, du point de vue économique, d'offrir une protection à ces navires. Disposer d'une telle protection pourrait être un facteur décisif dans ce domaine.

4. Le Comité a remarqué que le gouvernement des États-Unis d'Amérique envisage la construction d'un brise-glace d'environ 50,000 chevaux. Cette puissance inférieure à celle qui est nécessaire à la navigation douze mois par an dans l'Arctique, mais ce navire pourrait pénétrer dans les eaux canadiennes en hiver, dans des conditions qui immobiliseraient notre flotte dans les ports du sud.

5. Le Comité estime que le fait que des navires étrangers puissent naviguer dans l'Arctique canadien pendant des périodes où nous ne pouvons le faire, ne constitue pas nécessairement une menace contre la souveraineté canadienne. Néanmoins, il ne faut pas éliminer cette hypothèse. Le Canada ne pourrait, sans quelque danger, renoncer pour une longue période à une présence physique sur son plus long littoral.

6. Le délai constitue un facteur important dans la construction de ce qui serait le brise-glace le plus efficace du monde. De la date de la décision à l'entrée en service, on estime qu'il s'écoulera cinq ans au moins.

7. De cette période, une année est nécessaire à la conception.

8. Le coût sera élevé. Les estimations, pour le premier navire de ce type, s'échelonnent entre 80 et 100 millions en comptant que leur construction s'effectuera dans les chantiers canadiens. Compensent ces coûts: la création d'emplois dans les chantiers navals canadiens, la réduction des coûts de transport, qui pourra aller jusqu'à 25 millions de dollars, dans les opérations du consortium Panarctic, qui regroupe le gouvernement et l'industrie privée, pendant la période d'expansion, et la menace des pertes insurpportables qu'entraîneraient la pollution de l'Arctique par une nappe de pétrole que les services de secours de brise-glace auraient pu empêcher.

9. Sur le sujet général du service de brise-glace, le Comité estime que les méthodes de recrutement des marins ressemblent un peu trop à l'enrôlement forcé. Une école de garde-côtes de Cap-Breton forme des officiers d'encadrement pour ces navires, mais il semble que les hommes d'équipage soient recrutés au hasard et de manière précipitée, par l'intermédiaire de la main-d'œuvre du Canada. L'équipage ne reçoit aucune formation. On se montre peu difficile quant à sa sélection. Il semble que les salaires reflètent assez mal les tâches à accomplir: ceux des garde-côtes du Pacifique sont plus élevés que ceux des marins qui travaillent dans le milieu hostile de l'Arctique septentrional. Le système semble comporter beaucoup de gaspillage.

Le Comité soumet les recommandations suivantes:

1. Le gouvernement devrait agir dans l'hypothèse que l'expansion de l'Arctique rendra nécessaire la construction d'un brise-glace polaire. Cette construction ne doit pas être entreprise avant que cette nécessité soit plus pressante qu'à l'heure actuelle. Néanmoins, afin de gagner un an dans le délai de construction, le gouvernement devrait considérer l'opportunité immédiatement de 750,000 à 1 million de dollars pour la conception d'un navire

would be capable of 10 to 12-month operation throughout the Canadian archipelago. The Committee recommends that such design be obtained by international competition, so that the best available expertise is employed. It is our opinion that the cost of such design will not be wasted because eventually, even if not immediately, construction of such a vessel will prove to be in the national interest. We think it probable that Canada will have too little time, rather than too much, in this project.

2. When construction of a Polar icebreaker proves necessary the Government should give consideration to defraying part of the costs by imposing user charges on commercial shipping in the Arctic, a system now in operation in the Baltic Sea.

3. Methods of recruitment and training of seamen for Arctic icebreaker service should be changed immediately. A training institution, comparable with that now available to officer cadets, should be established. Rates of pay for service on the Atlantic, Pacific and Arctic coasts should be readjusted to take account of conditions in these three areas. Consideration should be given to establishing the Coast Guard as a distinctive service with its powers, duties and terms of enlistment of personnel defined by a separate Act of Parliament. Particular efforts should be made to recruit Northerners, particularly Eskimos, for the icebreaker service. No effort should be spared to recruit these people for the officers' training school as well as for duties as seamen.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issues Nos. 1 to 4 inclusive and 10, 11, 13 and 25* is tabled.

Respectfully submitted,

de 100,000 chevaux ou plus, qui pourrait naviguer pendant dix à douze mois par an, à travers tout l'archipel canadien. Le Comité recommande que l'on fasse appel à la concurrence internationale pour cette conception, afin de tirer parti des meilleures compétences disponibles. Nous estimons que le coût de cette conception ne sera pas perdu, car finalement, sinon immédiatement, la construction de ce navire se révélera de l'intérêt national. Il nous semble probable que le Canada aura trop peu, plutôt que trop de temps pour concrétiser ce projet.

2. Si la construction d'un brise-glace polaire se révèle nécessaire, le gouvernement devrait considérer la possibilité de défrayer une partie de ces coûts en imposant des droits d'utilisation aux transports commerciaux dans l'Arctique, méthode qui fonctionne actuellement dans la mer Baltique.

3. Les méthodes de recrutement et de formation des marins pour le service de brise-glace dans l'Arctique devraient être modifiées immédiatement. Une institution de formation, comparable à celle qui forme actuellement les jeunes officiers, devrait être créée. Les taux de salaire pour le service sur les côtes de l'Atlantique, du Pacifique et de l'Arctique devraient être réajustés, afin de tenir compte des conditions de navigation dans ces trois régions. Il faudrait étudier la possibilité de faire de la garde côtière un service autonome, avec des pouvoirs, des devoirs et des modalités d'engagement du personnel définis par une loi distincte du Parlement. Il faudrait faire des efforts particuliers pour recruter des nordiques, notamment des Esquimaux, pour le service de brise-glace. Il ne faudrait épargner aucun effort pour recruter ces personnes pour l'école de formation des officiers ainsi que pour des emplois de marins.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages pertinents (*fascicules n°s 1 à 4 inclusivement et 10, 11, 13 et 25*) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président

IAN WATSON

Chairman

MINUTES OF PROCEEDINGS

Tuesday, June 15, 1971.
(27)

[*Text*]

The Standing Committee on Indian Affairs and Northern Development met "in camera" this day at 10:15 a.m., the Chairman, Mr. Watson, presiding.

Members present: Messrs. Barnett, Borrie, Gundlock, Kaplan, Laflamme, Marchand (*Kamloops-Cariboo*), Morison, Pringle, Rock, St. Pierre, Sulatycky and Watson—(12).

The Committee gave consideration to a draft report on "the subject-matter of Arctic icebreaker service".

After consideration and amendments to the draft report,

It was agreed, unanimously,
That the draft report, as amended be adopted and the Chairman instructed to present same as the Committee's Fourth Report to the House.

On motion of Mr. St. Pierre,
It was agreed,

That the translation of a note provided by the Soviet Foreign Ministry on their Arctic icebreaker service through the Canadian Department of External Affairs be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings. (*See Appendix "T"*)

At 10:52 a.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

Le mardi 15 juin 1971.
(27)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des affaires indiennes et du développement du Nord canadien se réunit à huis clos à 10 h 15 du matin. Le président, M. Watson, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Barnett, Borrie, Gundlock, Kaplan, Laflamme, Marchand (*Kamloops-Cariboo*), Morison, Pringle, Rock, St-Pierre, Sulatycky et Watson. (12).

Le Comité étudie un projet de rapport sur la question relative au service de brise-glace dans l'Arctique.

Après étude et présentation d'amendements au projet de rapport,

Il est convenu à l'unanimité,
Que le projet de rapport soit adopté tel que modifié et que le président le présente à la Chambre à titre de quatrième rapport du Comité.

M. St-Pierre propose:
Et il est convenu,

Que la traduction d'un exposé soumis par le ministre soviétique des Affaires étrangères sur le service de leur brise-glace dans l'Arctique par le truchement du ministère canadien des Affaires extérieures soit imprimée en appendice aux procès-verbaux de ce jour. (*Voir appendice «T»*).

A 10 h 52 du matin, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

J. H. Bennett

Cleck of the Committee

APPENDIX "T"

The navigation of ice-breakers in the Waters of the Soviet Arctic regions is regulated from West by the Murmansk Sea Steamship-line with the center in Murmansk and from East by the Far East Sea Steamship-line with the center in Vladivostok. The mentioned ship-owners have available (at their disposal) the following ice-breakers:

Type (Name)	Type of Power Plant	Capacity of Propeller Shafts, H.P.	The year Launch
Krasin	steam	10000	1917
Siberia	"	10000	1938
Capitan Belousov	diesel-electrical	10500	1954
Captain Voronin	"	10500	1955
Captain Melekhov	"	10500	1956
Moskva	"	22000	1960
Leningrad	"	22000	1962
Klev	"	22000	1965
Murmansk	"	22000	1968
Vladivostok	"	22000	1969
Lenin	atomic, turbo-electrical.	39400	1959

Operating costs of ice-breakers are repaid by taxes from ships which use their services.

Sea shipping in ice condition are carried out by ships type Registor USSR "Reinforced Ice Arctic",—symbol (abbreviation) of which is "RI" (Arc) or "Reinforced Ice",—Symbol of which is "RI".

In future it has been planned to enlarge the Fleet by ice-breakers having more power plants and at the same time in the near future basic design of ice-breakers is not expected to undergo any significant modifications.

APPENDICE «T»

La navigation des brise-glace dans les eaux soviétiques de l'Arctique est réglementée à l'ouest par la *Murmansk Sea Steamship-Line* dont le siège est à Murmansk et, à l'est, par la Far East Sea Steamship-Line dont le siège est à Vladivostok. Les armateurs susmentionnés ont à leur disposition les brise-glace suivants:

Type	Type d'énergie	Puissance des arbres de couche	Année de lancement
Krasin	vapeur	10000	1917
Siberia	"	10000	1938
Capitan Belousov	diesel-électrique	10500	1954
Capitan Voronin	"	10500	1955
Capitan Melekhov	"	10500	1956
Moskva	"	22000	1960
Leningrad	"	22000	1962
Kiev	"	22000	1965
Murmansk	"	22000	1968
Vladivostok	"	22000	1969
Lenin	atomique, turbo-électrique.	39400	1959

Les frais d'exploitation des brise-glace sont remboursés par des taxes imposées aux navires qui les utilisent.

La navigation dans les conditions de glace est effectuée par des navires du type Registor USSR «Reinforced Ice Arctic» dont le symbole est «RI» (Arc) OU «Reinforced Ice», dont le symbole est «RI».

Plus tard, on prévoit d'ajouter à la flotte des brise-glace ayant plus de puissance et, en même temps, dans l'avenir immédiat, on ne prévoit pas de profondes modifications dans la conception des brise-glaces.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 26

Tuesday, June 22, 1971

Chairman: Mr. Ian Watson

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 26

Le mardi 22 juin 1971

Président: M. Ian Watson

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Indian Affairs and Northern Development

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Affaires indiennes et du développement du Nord canadien

RESPECTING:

The Annual Reports of the Department of Indian Affairs and Northern Development (1967-68 and 1968-69)

CONCERNANT:

Rapports annuels du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien (1967-1968 et 1968-1969)

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

Third Session

Twenty-eighth Parliament, 1970-71

Troisième session de la

vingt-huitième législature, 1970-1971

23992—1

STANDING COMMITTEE ON INDIAN AFFAIRS AND NORTHERN DEVELOPMENT

Chairman: Mr. Ian Watson

Vice-Chairman: Mr. Paul St. Pierre

Messrs.

Barnett
Borrie
Cadieu
Gundlock
Harding
Kaplan
Marchand
(*Kamloops-Cariboo*)
Matte
Morison
Murphy
Nielsen
Orange
Paproski
Pringle
Rock
Simpson
Sulatycky
Yewchuk—(20).

COMITÉ PERMANENT DES AFFAIRES INDIENNES ET DU DÉVELOPPEMENT DU NORD CANADIEN

Président: M. Ian Watson

Vice-président: M. Paul St. Pierre

Messieurs

(Quorum 11)

Le greffier du Comité
J. H. Bennett
Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 65(4)(b)
Mr. Orange replaced Mr. Laflamme on June 22, 1971.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement
M. Orange remplace M. Laflamme le 22 juin 1971.

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente au siège d'Information Canada, Ottawa, Canada

MINUTES OF PROCEEDINGS

Tuesday, June 22, 1971.
(28)

[*Text*]

The Standing Committee on Indian Affairs and Northern Development met this day at 9:44 a.m., the Chairman, Mr. Watson, presiding.

Members present: Messrs. Barnett, Borrie, Orange, Rock, Simpson and Watson,—(6).

Witnesses: From the Department of Indian Affairs and Northern Development: Messrs. D. A. Davidson, Acting Director, Territorial Affairs Branch; J. Hendricks, Northern Housing Offices; and I. S. Harlock, Departmental Personnel Advisor; *From the Treasury Board:* Messrs. C. C. Tuck, Director of the Compensation and Classification Division; F. E. Cochrane, Policy Officer, Compensation and Classification Division.

The Committee had for its Order of Reference the Annual Reports of the Department of Indian Affairs and Northern Development (1967-68, 1968-69).

Mr. D. A. Davidson and Mr. C. C. Tuck made oral statements concerning "Northern Allowances".

The witnesses were questioned.

Mr. Tuck tabled the following documents: National Joint Council Committee Report on Isolated Posts Regulations, March, 1969.

Information on Isolated Posts Regulations, March, 1970, Compensation and Conditions Division, Personnel Policy Branch, Treasury Board.

The Chairman announced an "in camera" meeting at 8:00 p.m. this day to consider a draft report on Indian and Eskimo education.

Questioning resumed concerning "Northern Allowances".

At 11:00 a.m. questioning concluded, the Committee adjourned to 8:00 p.m. this day.

PROCÈS-VERBAL

Le 22 juin 1971
(28)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des affaires indiennes et du développement du Nord canadien se réunit ce matin à 9 h. 44. Le président, M. Watson, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Barnett, Borrie, Orange, Rock, Simpson, Watson—(6).

Témoins: Du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien: MM. D. A. Davidson, directeur suppléant, direction des affaires territoriales; J. Hendricks, agences en matière de logement du Nord et I. S. Harlock, conseiller ministériel en matière de personnel; *Du Conseil du trésor:* MM. C. C. Tuck, directeur de la division de la rémunération et de la classification; F. A. Cochrane, fonctionnaire des politiques, division de la rémunération et de la classification.

L'ordre de renvoi du Comité est l'étude des rapports annuels du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien (1967-1968, 1968-1969).

MM. D. A. Davidson et C. C. Tuck font des déclarations concernant «les allocations d'éloignement».

Les témoins répondent aux questions.

M. Tuck dépose les documents suivants: Rapport du Comité du Conseil national mixte sur les règlements pour les postes isolés, mars 1969.

Renseignements sur les règlements sur les postes isolés, mars 1970, division de la rémunération et des conditions, direction des politiques en matière de personnel, Conseil du trésor.

Le président annonce qu'une séance à huis clos aura lieu à 8 h. du soir pour étudier un projet de rapport sur l'éducation des Indiens et des Esquimaux.

On reprend la période de questions concernant «les allocations d'éloignement».

A 11 h. du matin, à la fin de la période de questions, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 8 h. du soir.

Le greffier du Comité

J. H. Bennett

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, June 22, 1971.

[*Text*]

• 0944

The Chairman: Gentlemen, I now will call the meeting to order.

At a meeting of the Subcommittee on Agenda and Procedure on June 17 we agreed to have a meeting today on the subject of northern allowances. We have with us officials from both the Department of Indian Affairs and Northern Development, and the Treasury Board to assist us.

I would ask Mr. D. Davidson, Acting Director of the Territorial Affairs Branch from the Department of Indian Affairs and Northern Development to introduce his colleagues and also the gentlemen from the Treasury Board, if you know them all.

• 0945

Mr. D. Davidson (Acting Director, Territorial Affairs Branch, Department of Indian Affairs and Northern Development): Thank you, Mr. Chairman. The Treasury Board members are Mr. Tuck and Mr. Cochrane. From the Department of Indian Affairs and Northern Development there are Mr. Ian Harlock and Mr. J. Hendricks. Mr. Harlock is our Senior Personnel Adviser; Mr. Tuck of the Treasury Board, I believe, is closely related to this program.

The Chairman: Would you like to ask for advice and information regarding the northern allowances problem? Would you care to comment, Mr. Davidson?

Mr. Davidson: Only in relation to our own department, Mr. Chairman. As you know, the Isolated Post Allowances is a general program administered by the Treasury Board and applies to all federal public servants serving at those locations designated isolated posts. It is not confined to the North as such but it is of course inevitable that a great deal of the emphasis is in the North because of isolation. This has been in effect for quite some time and is under constant review. It is a very important element in the recruiting of federal public servants for service in these so-called isolated posts.

At the present time, we have 250 employees in areas where these allowances are available from our Northern program. Our Park program has a few in Fort Smith and our Indian-Eskimo program has people in other areas. One of our main concerns has been with the Territorial governments which, as you know, are funded very largely through the Northern program of my department. One of the great concerns of the Territorial governments and of ourselves, of course, has been that their salaries and schedules and allowances, if they have allowances, in general have to compete, meet or balance out with the salaries of federal public servants in the North, taking into account these other allowances. Up to this point, this has been done quite well, I think. We have experienced some different patterns, but again because both Territorial governments negotiate salaries and conditions of work with the Public Service Alliance of Canada, who repre-

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 22 juin 1971.

[*Interpretation*]

Le président: Messieurs, la séance est ouverte.

Lors d'une réunion du sous-comité du programme et de la procédure, le 17 juin, nous nous sommes mis d'accord pour nous réunir aujourd'hui au sujet des indemnités d'éloignement. Nous avons ici les fonctionnaires tant du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien que du Conseil du Trésor.

Je demanderais à M. D. Davidson, directeur suppléant de la Direction des Affaires territoriales du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien de nous présenter ses collègues ainsi que les fonctionnaires du Conseil du trésor, si vous les connaissez tous.

M. D. Davidson (Directeur suppléant, Direction des Affaires des Territoires, ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien): Merci, monsieur le président. Les représentants du Conseil du trésor sont MM. Tuck et Cochrane et ceux du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, MM. Ian Harlock et J. Hendricks. M. Harlock est notre conseiller principal en matière de personnel; M. Tuck, du Conseil du Trésor s'occupe de près de ce programme.

Le président: Pourriez-vous obtenir des renseignements concernant la question des indemnités d'éloignement? Auriez-vous un mot à dire à ce sujet, monsieur Davidson?

M. Davidson: Uniquement en ce qui concerne notre propre ministère. Vous savez sans doute que les indemnités de postes isolés constituent un programme d'ensemble mis en œuvre par le Conseil du trésor et applicable à tous les fonctionnaires fédéraux travaillant dans des localités placés sous la rubrique de postes isolés. Il ne s'agit pas uniquement du Nord mais bien entendu c'est néanmoins dans cette région que ces postes sont les plus nombreux. Ce programme est déjà assez ancien et fait l'objet de révision constante. Il constitue en effet un élément important lors du recrutement de fonctionnaires fédéraux envoyés dans des postes dit éloignés.

A l'heure actuelle, nous avons 250 employés travaillant dans des régions où ces indemnités sont versées au titre de notre programme du Nord. Par ailleurs, le programme des parcs emploie plusieurs personnes à Fort Smith tandis que le programme indiens-esquimaux emploie des personnes dans d'autres régions. Nous avons été particulièrement préoccupés par les gouvernements territoriaux dont les fonds propres viennent en grande partie du programme du Nord de mon ministère. Les gouvernements territoriaux et nous-mêmes se préoccupent du barème des traitements et indemnités, car ils sont confrontés par la concurrence des traitements des fonctionnaires fédéraux travaillant dans le Nord et qui eux obtiennent ces indemnités. Jusqu'à présent, tout s'est fort bien passé. Les deux gouvernements territoriaux négocient les barèmes de traitements et conditions de travail

[*Texte*]

sent the employees, the same Public Service Alliance being for the federal public service as well, you have a built-in means of keeping a similarity or equal treatment through this process.

The allowances are always a matter of concern because as transportation and other factors change, some of the allowances change. There are three under this: the environmental allowance, the cost-of-living differential, and in some areas, the fuel and utilities allowance. Where these change, and in some places where transportation is becoming better, they do go down. There is consternation but in general, the objective of the program, as I understand it—and I should leave this for my Treasury Board colleagues—is to compensate or make service by public servants in these isolated posts equal in terms of cost-of-living conditions with some relative southern post. I think that is all I would care to say, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Davidson. Shall we proceed to hear from both witnesses before we ask for questions from the members? It might be wiser. Mr. Tuck is Director of Compensation, Classification Division of the Treasury Board.

• 0950

Go ahead, Mr. Tuck, if you would.

Mr. C. C. Tuck (Director, Compensation and Classification Division, Treasury Board): Just by way of a very brief bit of background, the present system was developed through the device of the National Joint Council subcommittee representing both the union representatives and management representatives in a forum that is not truly a bargaining forum in the sense that collective bargaining goes on. This is a device that is fairly broadly used for topics that are extremely complex, that require long discussions or topics that have common application to multiple groups of employees where both from the union's point of view and management's point of view a single system is much more desirable that the obvious differences that come out at the bargaining table through the various occupational groups.

There were some eight meetings of the National Joint Council to which expert witnesses were called, not only from the Treasury Board, but from the Dominion Bureau of Statistics to talk about methodology to support the system that Mr. Davidson has already talked about. I think the point I would like to stress, Mr. Chairman, is that this is a system that was developed in May of 1969 through a quite commonly used device, that being discussions with the staff associations or unions and the management side. The document entitled *The National Joint Council Committee Report on Isolated Posts Regulations* was published in March of 1969 and was the product of the work of that subcommittee. It was subsequently approved by the National Joint Council as a whole and ultimately accepted for implementation by the government.

The Chairman: Are you finished your remarks, Mr. Tuck? If that is the case, then Mr. Barnett indicated he had a question.

[*Interprétation*]

avec l'alliance de la Fonction publique du Canada qui représente les employés ainsi que la Fonction publique fédérale, ce qui nous permet d'assurer automatiquement la parité des salaires et traitements.

Les indemnités posent toujours un certain problème, car elles varient en fonction du transport et d'autres facteurs. Il existe trois différentes indemnités: l'indemnité d'environnement, l'indemnité de vie chère et dans certaines régions l'indemnité de combustible et de charge. Ces indemnités diminuent lorsque le transport s'améliore. Évidemment, une telle diminution ne manque pas de susciter de la consternation mais l'objet de ces indemnités est d'établir l'égalité des revenus pour les fonctionnaires travaillant dans ces endroits éloignés et ceux affectés à des postes plus au sud du pays. C'est tout ce que j'avais à dire, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Davidson. Nous pourrions peut-être entendre nos deux témoins avant de passer aux questions? Ce serait peut-être préférable. M. Tuck est le directeur de la Compensation, division de la Classification du Conseil du trésor.

Allez-y, monsieur Tuck.

M. C. C. Tuck (Directeur, Division de la compensation et de la classification, Conseil du Trésor): Je donnerai ici un bref aperçu des antécédents, le présent système a été établi par l'entremise du sous-comité du Conseil national mixte représentant à la fois le Syndicat et la direction dans une assemblée qui n'est pas véritablement une réunion de négociations dans le sens des négociations collectives. Il s'agit là d'un instrument qui est fort utilisé lorsqu'on a affaire à des questions extrêmement compliquées, qui demandent de longues études ou lorsque l'on a affaire à des questions qui s'appliquent de la même façon à de nombreux groupes d'employés et lorsque tant le point de vue du syndicat que celui de la direction indique qu'il est préférable de faire appel à un système unique plutôt qu'à ses divergences évidentes qui résultent de la présence de ces différents groupes d'occupation à la table de négociations.

Il y a eu quelque huit séances du Conseil national mixte où ont comparu des témoins experts non seulement du Conseil du Trésor mais du Bureau fédéral de la statistique et qui ont parlé de méthodologie à l'appui du système que M. Davidson vient de nous indiquer. J'aimerais insister sur ce point, monsieur le président, il s'agit là d'un système qui a été établi en mai 1969 à la suite de discussions avec les associations du personnel ou les syndicats et la direction. Ce document intitulé Rapport du Comité national mixte au sujet des règlements pour les postes isolés a été publié en mars 1969 et résulte du travail fourni par ce sous-comité. Il a été par la suite approuvé par le Comité national mixte et, en fin de compte, entériné par le gouvernement pour être mis en application.

Le président: En avez-vous terminé avec vos observations, monsieur Tuck? Si tel est le cas, alors je donne la parole à M. Barnett qui a indiqué qu'il voulait poser une question.

[*Text*]

Mr. Barnett: Mr. Chairman, I think you will recall as well as one or two of the members who are here—I think Mr. Orange and Mr. Simpson were present—a sort of an ad hoc unscheduled meeting that took place in Frobisher when the Indian Affairs and Northern Development Committee was touring the North in 1966. I go back to that because I am sure our witnesses appreciate that as members we have many preoccupations and, in particular, the member for the Northwest Territories who has quite a large proportion of his constituents involved in this question to a greater extent than some of the rest of us. At this meeting we had, I think, people from all of the various departments who were stationed in the North and we deliberately invited the people who were there to let their hair down in perhaps a more frank way than very often happens in discussions between members and people in the public service. If developed into quite a meeting, there were a good many beefs aired and so on.

• 0955

It was revealed at that meeting that there were some obvious—at least to me—inequities between the arrangements that had been worked out for employees in various departments. It became apparent in the course of those discussions that the Department of Transport had a much longer experience with people in isolated posts than most other government departments. Indeed, I am sure in some spots of my constituency on the Pacific coast the isolated post picture comes into from time to time. There seemed to be a general feeling among various departments, as was admitted by some of the DOT people who were there, that in some respects they had a better deal than did the employees of other departments including the people who are actually in the northern administration of Northern Development.

In some of the subsequent informal discussions we had, particularly with Northern Development officials who were with us on that tour, we were given to understand that a review was or would be under way in regard to creating better equity between the employees in different departments in isolated posts. It is just with that background in mind that I certainly think it might be very useful to have the kind of meeting, which I believe was suggested by Mr. Orange primarily, of the Committee today so that we can have some picture for the record of just what has taken place since then in this area.

I think we all would agree that it is important that the people who do serve in the public service in these isolated posts should feel that in fact they are receiving equity of treatment with other departments and with those who are working in other parts of the country where they enjoy some of the amenities of social living that are denied people in isolated posts. Mr. Chairman, I would invite our witnesses to expand on their initial remarks so that we do have for our study as a committee on the record the steps that have been taken with particular reference to the relative position of people in the different departments.

I hope we are not going to be told that some of the purchases—some people would describe them such as people in DOT had—as very practical things such as

[*Interpretation*]

M. Barnett: Monsieur le président, je crois que vous vous souviendrez aussi comme un ou deux des députés qui sont ici présents, je crois que M. Orange et M. Simpson étaient présents, qu'il y a eu une sorte de réunion ad hoc non programmée à Frobisher au moment où le comité des Affaires indiennes et du Nord canadien visitait le Nord en 1966. J'en reviens à ceci car je suis sûr que nos témoins apprécieront le fait qu'à titre de députés nous avons beaucoup de choses à nous occuper et en particulier, le député des Territoires du Nord-Ouest a beaucoup à faire car une grande partie de ces commettants sont impliqués dans le cadre de ces problèmes d'une façon beaucoup plus importante que certains d'entre nous. Lors de cette séance nous avions, je le crois, des gens qui venaient des différents ministères et qui étaient résidents dans le Nord et nous avons invité délibérément ces gens qui étaient là à venir discuter franchement de la situation. On a éclairci plus d'un problème, on a discuté franchement de plus d'un problème, de plus d'une récrimination.

Au cours de cette séance, on a révélé qu'il y avait des injustices notoires en ce qui concerne les accords qui avaient été passés pour les employés des divers ministères. On s'est aperçu, au cours de ces discussions, que le ministère des Transports avait une expérience beaucoup plus importante en ce qui concerne ces personnes affectées à des postes isolés, avait une importance beaucoup plus importante que les autres ministères du gouvernement. En fait, je suis certain qu'en certains endroits de ma circonscription électorale sur la Côte du Pacifique, le problème des postes isolés se pose de temps à autre. On semble penser d'une façon générale dans les divers ministères, comme cela a été admis par certains fonctionnaires du ministère des Transports qui étaient là, que sous certains rapports, les employés du ministère des Transports étaient mieux traités que ceux des autres ministères y compris les personnes qui font à l'heure actuelle partie de l'administration du développement du Nord.

Dans certaines des discussions officieuses que nous avons eues par la suite, particulièrement en ce qui concerne les fonctionnaires du développement du Nord qui se trouvaient avec nous lors de ce voyage, on nous a fait comprendre que l'on procédait à une révision ou que l'on avait procédé à une révision afin d'établir une plus grande justice pour les employés faisant partie des différents ministères en ce qui concerne ces postes isolés. C'est avec cet historique présent à l'esprit que je pense très certainement qu'il pourrait être très utile de tenir ce genre de séance qui, je le crois, a été préconisée par M. Orange principalement, du Comité aujourd'hui afin de pouvoir consigner au procès-verbal la situation et ce qui s'est produit là-bas depuis lors.

Je crois que nous sommes d'accord qu'il est important que les personnes qui travaillent pour le compte de la Fonction publique dans ces postes isolés aient l'impression qu'en fait elles sont traitées aussi équitablement que les personnes qui travaillent pour d'autres ministères et que les personnes qui travaillent dans d'autres parties du Canada où elles profitent d'avantages sociaux au point de vue vie que les personnes n'ont pas dans ces postes isolés. Monsieur le président, j'inviterai nos témoins à donner

[*Texte*]

having, "...better access to fresh vegetables and fruits than the employees of other departments." We were told that somebody's little Johnny could go to school with a fresh apple and somebody else's little Suzy was drooling because of the cost of air freight and such things as that. Most of it seemed to stem around this question of transportation and arrangements hat had been worked out in this connection.

This is a long preamble to a question but it is just to try to indicate the kind of concern that is in the back of the minds of some of us as members in this general area.

The Chairman: To your knowledge is there still this differente between the treatment accorded employees of your department and the Department of Transport?

Mr. Davidson: Mr. Chairman, I believe the location identified was Frobisher Bay and of course...

Mr. Barnett: I mentioned this but I mean this was because we happened to have a plane flight cancelled and we had time for a full-dress discussion but we certainly heard more or less the samething in many of the other communities we visited.

Mr. Davidson: Mr. Chairman, I think this is properly the Treasury Board's side when it is dealing with the other departments. I could say one or two things about Frobisher Bay with which we are fairly well acquainted.

One of the problems in Frobisher Bay, particularly, was the history of the development of the arrangements there. As you know, our department took over some of the old American air force buildings there. The one we called the federal building, the SAC Building, was used as a residence for single people. Then, of curse, we had other rather poor standard family dwellings. That pertained in 1966.

• 1000

This is the one place in the North where the Department of Indian Affairs and Northern Development acted as the co-ordinator of what we call "pooled housing." That is, one department tried to operate the housing for the various federal departments that required living space in the community, and that is the only place we did it just because it was Frobisher Bay.

Since that time two major things have happened. One, of course, is that employees of the Department of Indian Affairs and Northern Development have now become employees of the Northwest Territories government. The second major development, which was started by our department and is being progressively handed over to the

[*Interprétation*]

plus de détails au sujet de leurs remarques initiales afin que nous puissions consigner dans le cadre de notre étude à titre de Comité, au procès-verbal les mesures qui ont été prises particulièrement en ce qui concerne la situation relative de ces personnes qui se trouvent dans divers ministères.

J'espère qu'on ne nous dira pas que certains des achats... des gens le décriraient comme ces personnes travaillant pour le ministère des Transports l'ont fait ...étaient, d'une façon pratique, plus accessibles aux personnes travaillant pour le ministère des Transports: «... qui avaient de meilleures chances d'acheter des légumes et des fruits frais que les personnes au service des autres ministères». On nous a dit que certains enfants pouvaient aller à l'école avec des pommes fraîches alors que d'autres se plaignaient du coût du transport aérien, etc. Tout semble tourner autour de la question des transports et des mesures qui ont été établies à ce sujet.

Voilà un long préambule concernant cette question mais c'est simplement pour indiquer le genre de préoccupation que nous avons à l'esprit certains d'entre nous à titre de député, dans ce domaine général.

Le président: Est-ce que à votre connaissance cette différence existe toujours entre le traitement accordé aux employés de votre ministère et celui accordé aux employés du ministère des Transports?

M. Davidson: Monsieur le président, je crois que l'on a indiqué qu'il s'agissait du Frobisher Bay et naturellement...

M. Barnett: J'ai indiqué ici, mais c'était parce qu'il y a eu un vol d'annulé et que nous avons eu le temps de discuter pleinement la question mais nous avons très certainement entendu la même chose ou à peu près dans bien des communautés que nous avons visitées.

M. Davidson: Monsieur le président, je crois qu'il s'agit là d'une question qui concerne particulièrement le Conseil du Trésor dans ses rapports avec les autres ministères. Je pourrais dire une ou deux choses au sujet de *Frobisher Bay* car nous connaissons bien l'endroit.

L'un des problèmes qui se posent à Frobisher Bay, particulièrement, c'est l'historique du développement de ces mesures qui ont été prises là. Comme vous le savez, notre ministère a repris en main les anciens bâtiments de l'aviation américaine à cet endroit. L'un de ces bâtiments désignés comme édifice fédéral, le SAC, a été utilisé comme résidence pour les célibataires. Puis, naturellement, nous avons là d'autres logements pour familles qui sont plutôt pauvres au point de vue construction. Ceci c'était en 1966. C'est l'unique endroit dans le Nord où le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien a assumé le rôle de coordinateur du pool du logement. Notre ministère a donc essayé de fournir et d'entretenir des logements pour les différents ministères fédéraux qui en avaient exprimé le désir dans cet endroit et nous l'avons fait uniquement parce qu'il s'agissait de Frobisher Bay.

Depuis lors, il y a eu deux événements importants. D'une part, les fonctionnaires du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien relèvent maintenant du

[*Text*]

Northwest Territories government, is a new housing development. This was done by a private entrepreneur under government guaranteed rental and the effect of this has been to very much improve the standard of housing as far as married personnel are concerned. Much of the old housing is still there, that is true, and still occupied, but in general the housing stock has been very much improved. In addition to this, there has been a major change in that a private entrepreneur has also opened up a fairly good groceteria where you can buy fresh foods, vegetables, and so on, in a shopping mall complex. It has been updated very substantially.

Another aspect is that the single people who were living in what we call the "SAC building" have now vacated that area and have gone into this new living accommodation, which means they no longer eat in a government feeding kitchen and they are now in apartments where they provide for themselves. It is probably more costly but it is a different complex. Our personnel in the Department of Indian Affairs and Northern Development had been transferred to the Northwest Territories Government so we were not really directly implicated in it, but when they had to move into the new quarters the Northwest Territories Government did make some dollar adjustments and arranged for gradual changes in charges to the employees. I can only say in addition that I understand some of the other arrangements you spoke about—the special food arrangements—have now been dropped and one of the main reasons for this was that a private entrepreneur, of course, could not open up and run a retail outlet there if in fact many of the residents had fresh vegetables, and so on, available to them at subsidized rates.

At Frobisher Bay air freight is the big element of higher cost. We have always had a special rate with Nordair and just recently the territorial government was able to negotiate a special rate for foodstuff and vegetables to apply to all residents. I think it is 26 cents a pound compared with the regular rate of 37 cents, or something. These are the things that have been done in that particular locality. I cannot really speak too much about other areas. I think it would be better if Mr. Tuck described how this program is administered to the various federal departments and if he is aware of any special arrangements for any individual department.

• 1005

Mr. Barnett: I am very glad to know that we have Treasury Board people here because I think we all recognize that they have a particular function in this area which embraces the general ambit of government operations. I think it is useful that we do have an opportunity of hearing from somebody from that department.

The Chairman: Mr. Tuck, do you have anything further to add?

Mr. Tuck: Yes, Mr. Chairman. I would like to deal with the question in two parts. First there is the question of equity between departments, and secondly the question of equity with the rest of Canada. I hope we might define the term "equity" in terms of what this document contains.

[*Interpretation*]

gouvernement des Territoires du Nord-Ouest. D'autre part, notre ministère transfert petit à petit les nouvelles constructions de logement au gouvernement des Territoires du Nord-Ouest. Ces logements ont été construits par des entrepreneurs privés, le gouvernement garantissant les loyers, ce qui a eu pour effet d'améliorer très sensiblement la qualité des logements mis à la disposition du personnel marié. Les anciens logements existent toujours bien entendu et on y habite encore mais dans l'ensemble il y a eu une augmentation considérable. Par ailleurs, un commerçant a ouvert une assez bonne épicerie où l'on peut se procurer des aliments frais, des légumes, etc. dans une espèce de centre d'achat. Il a été complètement modernisé.

D'autre part, les célibataires qui vivaient dans l'immeuble SAC l'ont maintenant quitté et occupent des nouveaux logements où ils peuvent préparer leur propre repas et ne sont plus obligés de manger dans les cantines gouvernementales. Notre personnel du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien relève maintenant du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, de sorte que nous ne sommes plus directement responsable de ce domaine; néanmoins lorsque ce personnel a été obligé de déménager dans les nouveaux logements, le gouvernement des Territoires a prévu certaines compensations et à pris des dispositions en vue d'une modification par étape des frais imputés aux employés. Je crois savoir en outre que les dispositions spéciales en ce qui concerne les repas ont été abandonnées; car il aurait été impossible pour un commerçant de faire marcher un commerce de détail si les habitants pouvaient obtenir des légumes frais et d'autres produits à des prix subventionnés.

Le fret aérien jusqu'à Frobisher Bay constitue le facteur principal de l'augmentation du coût de la vie. La société Nordair nous a toujours accordé un tarif spécial et tout récemment, le gouvernement territorial a réussi à obtenir un tarif spécial pour les produits al mentaires et les légumes, tarif applicable à l'ensemble des habitants. Je crois que ce tarif est de 26 cents la livre contre le prix normal de 37 cents. C'est ce qui a été réalisé dans cet endroit. Il serait peut-être préférable que M. Tuck vous dise comment ce programme est géré par les divers ministères fédéraux et si des dispositions spéciales ont été prises en ce qui concerne tel ou tel ministère.

M. Barnett: Je suis très heureux de savoir qu'il y a des fonctionnaires du Conseil du trésor ici car je crois que nous reconnaissons tous qu'ils ont un rôle particulier dans ce domaine qui touche l'envergure générale des opérations du gouvernement. Je crois qu'il serait utile que nous entendions quelqu'un de ce ministère.

Le président: Monsieur Tuck, avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Tuck: Oui, monsieur le président. J'aimerais traiter de cette question en deux parties. Tout d'abord, il y a la question de justice qui se pose entre les ministères et, en deuxième lieu, la question de la justice par rapport au reste du Canada. Je crois que l'on pourrait définir le terme de «justice» dans l'optique de ce que ce document contient.

[*Texte*]

In support of what has been said here this morning, the report of the NJC stated:

> (d) Apart from its undesirable effects on local commerce, the ration system has been a cause of extensive morale problems because of differing practices between Departments. At the same time, employees have not chosen to forego rations in favour of existing allowances because the latter have been unrealistic in terms of abnormal costs of food.

So the report itself very much substantiates this kind of problem in the years that we have been speaking of. The question of supplying rations now of course has been resolved in favour of the fact that rations are not supplied at all. This item is covered in the living cost differentials for everyone, and this also includes the RCMP.

From time to time, because of some facility, a department may make that available to the employees without cost to the public and this will raise this kind of problem. From time to time I receive letters about this. I received one from one department about three weeks ago complaining that another department was giving their employees favourable treatment, and specifying the methods which the department was using in order to provide rather more favourable treatment to their employees. I investigated this with the accused employing department and either the practices cease or they had already ceased. I am not quite sure which, but I am assured by the department that those practices no longer prevail in the department giving the favourable treatment.

I think this kind of thing is likely to happen from time to time, and certainly if it is brought to our attention we will inquire because we are extremely interested in keeping this equity between departments.

As far as equity with the rest of Canada is concerned, of course a great deal of work went into the preparation of the structure that we are talking about here this morning. The four pieces to the document are the environment allowance itself, the living costs differential—which, as members know, is in two parts. The first part, part A, is a sliding scale based on the point of departure rates supported by a Dominion Bureau of Statistics survey. Part B is a special allowance for married people who are sent into special isolation. And then there is the fuel and utilities allowance.

By its very nature the living cost differential A is a moving index, and must be reviewed periodically to keep it updated. Anything that is a moving index will move both upwards and downwards.

By way of summary, Mr. Chairman, a quick look since its implementation in 1969 indicates that 14 new posts have come into the allowance area; 12 have gone down in terms of the living cost differential from what they were earlier; 11 have gone up; and 3 have gone off the bottom in the sense that they have gone below the lowest level of allowance and therefore cease to be entitled to allowance.

So my point here of course is that in our endeavour to keep an equity position with the point of departure against the fairly elaborate rules that have been jointly agreed to between the staff side and ourselves as the employer, we are going to have effects from time to time

[*Interprétation*]

A l'appui de ce qui a été dit ce matin, le rapport du Conseil national mixte indique:

> *d*) En dehors de ses effets néfastes pour le commerce local, le système de ration a créé de sérieux problèmes moraux du fait des différentes façons de procéder des ministères. D'un autre côté, les employés n'ont pas voulu abandonner le système des rations pour le remplacer par les indemnités actuelles car ce dernier n'est pas réaliste en ce qui concerne les coûts anormaux de l'alimentation.

Le rapport lui-même indique donc que ce problème s'est posé au courant des années dont nous avons parlé. La question des approvisionnements en ration a été naturellement résolue maintenant du fait que l'on ne fournit plus du tout de rations. Cet article est prévu maintenant dans les différences de coûts de vie pour tout le monde, et ceci touche aussi la Gendarmerie royale du Canada.

De temps en temps, du fait qu'il a certains moyens, un ministère pourrait le fournir à ses employés sans qu'il en coûte rien au public et ceci posera ce genre de problèmes. De temps en temps, nous recevons des lettres à ce sujet, et environ trois semaines j'ai reçu une lettre d'un ministère se plaignant qu'un autre ministère donnait à ses employés un traitement plus favorable et indiquant les méthodes que ce ministère avait utilisées afin de le fournir. Je ferai enquête à ce sujet auprès des ministères accusés et ces pratiques n'ont plus cours où elles n'avaient déjà plus cours. Je ne me souviens plus de quel ministère il s'agissait, mais ce ministère m'a assuré qu'il ne donnait plus d'un traitement de faveur.

Je crois que ceci va se produire de temps à autre, et très certainement si on nous fait remarquer que cela se produit, nous ferons enquête car nous voulons que la justice règne d'un ministère à l'autre.

En ce qui concerne le juste par rapport au reste du Canada, naturellement, on a passé beaucoup de temps et beaucoup de travail pour préparer la structure dont nous avons parlé ici ce matin. Les quatre parties de ce document concernent l'environnement, les indemnités elles-mêmes, et les différences du coût de la vie, comme tous les députés le savent, se divise en deux parties. La première partie, partie *a*), il s'agit d'une échelle mobile basée sur les taux du point de départ résultant d'une enquête faite par le Bureau fédéral de la statistique. La partie *b*) est constituée par une indemnité spéciale pour les personnes mariées qui sont envoyées dans des postes particulièrement isolés. Puis il y a l'indemnité concernant le carburant et les services publics.

Par sa nature même, la différence du coût de vie *a*) est constituée par un index mobile et doit être révisée périodiquement pour rester à jour. Tout ce qui est constitué par un index mobile va monter ou descendre.

Pour résumer, monsieur le président, si l'on examine rapidement son application en 1969, on voit qu'il y a 14 nouveaux postes où l'on a fourni des indemnités; 12 ont diminué en ce qui concerne les différences de coûts de vie par rapport à ce qu'ils étaient auparavant; 11 ont augmenté et 3 ont disparu en ce sens qu'ils sont descendus au-dessous du plus bas niveau d'indemnité par conséquent ont cessé de recevoir une indemnité.

Je dirai donc ici que pour nous montrer équitables en ce qui concerne le point de départ comparativement aux

[*Text*]

that will cause both benefit to particular locations and a disutility, if you like, to others.

The Chairman: Thank you, Mr. Tuck. Mr. Orange.

• 1010

Mr. Orange: Mr. Chairman, I wonder if either Mr. Davidson or, I guess, Mr. Tuck could define what is meant by consultation with the N.J.C., the National Joint Council. You explained it to a point. Is this an arrangement, an agreement, an understanding, and what force does it have in the relationships with the employees?

Mr. Tuck: If I might, Mr. Chairman, I will just very briefly give an historical sketch of the National Joint Council because I think it is pertinent to the discussion this morning. The N.J.C. was a body established some years ago before the advent of collective bargaining in order to provide a common forum in which very senior members of departmental staffs, in many cases deputy heads of departments, were the members of the official side of N.J.C. and the then presidents of associations that were developing in the federal service, could meet in a joint quorum to put problems that were, I think initially it is fair to say, of particular concern to the staff side before this joint body for consultation as a substitute at that point in time for real collective bargaining. However, it was a forum in which the organized employees of the government could bring to the attention of the official side problems that they felt required resolution.

With the advent of collective bargaining there was some question about the continued viability of the National Joint Council. We found very early that there were a number of items that lent themselves to this kind of consultation. The items that I would refer to particularly would be benefit items that had service-wide applications and I touched on this very briefly in my introductory remarks, whereby it would cause a nightmare both for the unions and for management to attempt to administer differing kinds of allowance, for instance, travel allowance. If, with 73 contracts, each member of each occupational group under one of those contracts were to receive a differing rate of pay to use his own privately-owned automobile, it would be an administrative nightmare, so wherever possible we use the National Joint Council forum to get agreement of the staff side organizations.

The question of whether this is binding in the sense of the representative unions assembled at the National Joint Council being able to bind their brother unions who either are not there or defer acceptance on the particular item, is one that will have to be settled in the review that is now going on under the Public Service Staff Relations Act, but the allowance area generally is extremely complex.

I have been at the bargaining table and bargained the first professional contract. We found there were a number of items that were raised there, if we were to carry out full discussions on them, a number of allowance items, it would be prejudicial to the completion of

[*Interpretation*]

règlements pas mal compliqués, sur lesquels on s'est mis d'accord du côté du personnel et de l'employeur, nous aurons des répercussions qui de temps en temps seront soient avantageuses pour certains endroits soient désavantageuses si vous le voulez pour d'autres.

Le président: Merci, monsieur Tuck. Monsieur Orange.

M. Orange: Monsieur le président, je me demande si M. Davidson ou, je ne sais pas, M. Tuck, pourrait nous dire ce que signifie consulter le Conseil national conjoint. Vous avez expliqué ce que c'était jusqu'à un certain point; s'agit-il d'un accord, et quelle est son application en ce qui concerne le rapport avec les employés?

M. Tuck: Si vous me le permettez, monsieur le président, je donnerai une rapide historique du Conseil national mixte car je crois que ceci se rapporte à notre discussion ce matin. Ce Conseil est un organisme qui a été établi il y a quelques années avant la venue des négociations collectives, dans le but de fournir une assemblée commune à laquelle participaient les fonctionnaires supérieurs des ministères, dans bien des cas les sous-ministres des ministères qui représentaient le côté employeurs auprès du Conseil et les présidents d'alors des associations qui s'établissaient dans la Fonction publique, cela leur permettait de se réunir pour examiner des problèmes, qu'il est juste de dire qu'à l'origine ces problèmes intéressaient particulièrement le personnel. On pouvait donc présenter à ce Conseil ces problèmes et ce Conseil représentait jusqu'à un certain point un substitut à l'époque pour la négociation collective effective. Toutefois, il s'agissait d'une assemblée où les employés organ sés des gouvernements, pouvaient présenter aux fonctionnaires, représentant la direction, des problèmes qui appelaient, à leur idée, des solutions.

Avec la venue des négociations collectives, on s'est demandé si ce Conseil national mixte était toujours viable. Nous nous sommes aperçus, très tôt, qu'il y avait un certain nombre de questions qui se prêtaient toujours à consultation auprès de ce genre de conseil. Je parlerai particulièrement des avantages dont l'application est étendue à toute la Fonction publique et, dans mes remarques d'introduction, j'en ai parlé très brièvement, ces questions qui sont un cauchemar, tant pour les syndicats que pour la gestion; par exemple, gérer différentes sortes d'indemnités, d'indemnité de déplacement. Si, dans le cadre des 73 contrats, chaque membre de chaque groupe d'occupation en vertu d'un de ces contrats devait obtenir un taux différent de paie pour utiliser son automobile particulière, il s'agirait là d'un cauchemar administratif. Par conséquent, je crois que cela est possible. Nous utilisons le Conseil national mixte en assemblée pour obtenir un accord du côté organisation du personnel d'exécution.

Quant à savoir s'il s'agit là de décisions qui lient les syndicats qui ne sont pas présents auprès du Conseil national mixte ou qui ne veulent pas accepter cette question particulière, c'est là une question qui devra être réglée dans le cadre de la révision qui est effectuée à l'heure actuelle en vertu de la Loi sur les relations de travail dans la Fonction publique, mais le domaine des indemnités, d'une façon générale, est un domaine extrêmement compliqué.

[*Texte*]

the bargaining contract and, indeed, would have delayed for quite some considerable time the joint ability of the employer and the bargaining agent to come up with the salary and benefit package. Therefore, it is in this area where we have broad, interdepartmental, interoccupational group problems that we both agree requires an equity position, an equity position in the sense of common treatment for all employees. The unions have thus far indicated a great willingness and, indeed, have done a great deal of very, very useful staff work in putting positions forward to the common committee membership of management and union employees. There are normally equal numbers of members of both.

• 1015

Mr. Orange: I wonder, Mr. Chairman, if we could have the formula of the living-cost differential explained. It is my understanding that there is a rather interesting arrangement: if living costs run up to 19.9 per cent higher than the place of departure which, let us say for the sake of argument is Edmonton, is considered as zero in terms of a living-cost differential and that from 120 to 139.9 you hit the first category, which is the lowest category which entitles a married person to receive $325 or $375 a year taxable for the living-cost differential. I wonder if Mr. Tuck could explain the formula.

Mr. Tuck: Yes. Mr. Chairman, previously the lower end of the range was 125, and it is quite true, as Mr. Orange has stated, that 19.9 above the 100 mark would not, in fact, provide a basis for allowances being payable. Here again it was a question of joint judgment as to where the allowance structure should cut in and become applicable. In every situation that we have looked at over a time across the country, whether it is in an isolated centre or a highly-populated centre, there is a fair amount of fluctuation of cost. Therefore, a judgment has to be made in what is a reasonable d fferentiation in terms of normal fluctuating limits plus and minus a 100 and when does it become critical to the point that the employer should start to acknowledge additional cost to the employee for accepting employment in that particular location.

All I can suggest, Mr. Chairman, is that the joint judgment of the union side and ourselves was 120. I would like to re-emphasize that 120 is some five points lower than it was previously, where it cut in at 125; it was brought down to 120 and became applicable at that level.

I would like to indicate further that once it does become applicable at 120 the formula is based on 110, in other words, having the 120 as a determinant factor for application but once it is applied the benefits are applicable from the 110 level by formula. These rates are arrived at here as a result of that.

Mr. Orange: Is this as a result of agreement with the NJC?

[*Interprétation*]

J'ai participé à la négociation du premier contrat professionnel. Nous nous sommes aperçus qu'il y avait un certain nombre de questions qui avaient été posées alors, et que si nous avions voulu les discuter pleinement, un certain nombre de ces questions concernant les indemnités, alors ceci aurait nui à l'obtention des contrats négociés et, en fait, ceci aurait retardé énormément l'accord entre l'employeur et l'agent négociateur au sujet des traitements des avantages. Par conséquent, c'est dans ce domaine où se posent des problèmes de groupes qui sont vastes, interministériels et interprofessionnels, que nous en sommes venus à un accord des deux parties en ce qui concerne un traitement équitable, commun pour tous les employés. Les syndicats ont, jusqu'ici, indiqué qu'ils étaient désireux—et, en fait, ont fait beaucoup de travail utile en présentant les situations aux membres du Comité mixte de gestion et d'employés syndiqués. Normalement, il y a un nombre égal de membres de chaque côté de la négociation, de chaque partie.

M. Orange: Devrait-il nous expliquer la formule du taux différentiel du coût de la vie. J'ai cru comprendre que celle-ci était déterminée de la façon suivante: lorsque le coût de la vie augmente de 19.9 p. 100 par rapport au point de départ considéré comme O, de 120 à 139.9 on se trouve dans la catégorie inférieure qui donne droit pour une personne mariée à une indemnité de 325 ou 375 dollars par an, montant imposable accordé à titre d'indemnité de vie chère. Monsieur Tuck pourrait-il nous expliquer cette formule plus en détail.

M. Tuck: Le niveau minimum était auparavant de 125 et M. Orange avait raison en disant que 19.9 p 100 au-delà de 100 ne donne pas droit à une indemnité. Il s'agissait encore une fois de déterminer à partir de quel moment l'indemnité serait versé. Dans tous les cas qui se sont présentés au cours d'un laps de temps et quelque soit l'endroit du pays, le coût de la vie fluctue considérablement. Il faut donc déterminer les limites de fluctuation normale et à partir de quel moment l'employeur doit verser une indemnié spéciale à l'employé qui accepterait de travailler dans cet endroit.

Le syndicat et nous-mêmes sommes arrivés à la conclusion que ces indemnités seraient versées à partir du premier 120. Et je tiens à souligner que ceci constitue une diminution de 5 points par rapport au pallier précédent situé à 125; l'indemnité est donc actuellement versée à partir du pallier 120.

Par ailleurs, lorsque le pallier 120 a été arrêté, les versements sont faits en fonction du pallier 110; autrement dit lorsque le pallier suivant est arrêté en vue de l'application des indemnités, celles-ci sont dans la pratique versées à partir du pallier 110.

M. Orange: Cette formule a-t-elle fait l'objet d'un accord avec le Conseil national conjoint?

[*Text*]

Mr. Tuck: The Formula?

Mr. Orange: Yes. The Joint Council has agreed to this formula?

Mr. Tuck: Yes.

Mr. Orange: And the 110 factor as well?

Mr. Tuck: Yes. Both are contained in the report.

Mr. Orange: Mr. Chairman, is that a confidential document?

Mr. Tuck: No, Mr. Chairman. We can make copies of this available. We do have additional copies of the information on isolated posts with us here. We do not have enough copies of the National Joint Council Committee Report but we do have several if I might just...

The Chairman: Are we agreed to table a copy...

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: ... of the National Joint Council Committee Report on Isolated Posts Regulations, issued March 1969. Do we also have agreement that we table Information on Isolated Posts Regulations, a pamphlet issued by the Compensation and Conditions Division, Personnel Policy Branch, Treasury Board.

Some hon. Members: Agreed.

• 1020

Mr. Orange: When you issued your instructions to departments that there would be changes in the allowances, last December, was the same information transmitted to the various public service unions?

Mr. Tuck: Yes, Mr. Chairman, it was transmitted to the unions.

Mr. Orange: Would Mr. Tuck tell us, Mr. Chairman, how the various groups, such as the Public Service Alliance, the Professional Institute and others, reacted, and whether they indicated that they wished the matter reviewed?

Mr. Tuck: Mr. Chairman, on the reaction of the unions, I had only one call personally from the president of the Alliance who indicated concern. I am informed that there were various reactions, both internal and amongst the unions, but I would not be able to give you a precise answer beyond the fact that I personally had only one representation made to me.

Mr. Borrie: Could I ask a supplementary?

The Chairman: Mr. Borrie, on a supplementary.

Mr. Borrie: Mr. Tuck, do you sit on the National Joint Council?

Mr. Tuck: No, sir, I do not.

Mr. Borrie: So you would not know what the reaction of the union was at the meetings of which the results

[*Interpretation*]

M. Tuck: Oui. Vous parlez bien de la formule?

M. Orange: Le Conseil conjoint a-t-il marqué son accord sur cette formule?

M. Tuck: Oui.

M. Orange: Et sur le facteur 110 également?

M. Tuck: Également. Les deux font partie du rapport.

M. Orange: S'agit-il d'un document confidentiel?

M. Tuck: Non et nous pourrions vous faire distribuer des exemplaires. Nous avons d'ailleurs ici des renseignements sur les postes isolés. Je ne sais pas si j'ai assez d'exemplaires du rapport du comité du Conseil national conjoint mais j'en ai plusieurs...

Le président: Est-ce que l'exemplaire sera consigné au procès-verbal...

Des voix: D'accord.

Le président: Un exemplaire du rapport du comité du Conseil national conjoint sur les règlements régissant les postes isolés publiés en mars 1969. Sommes-nous également convenus de consigner au procès-verbal de la réunion nos renseignements sur les règlements régissant les postes isolés, des brochures publiées par la Division des indemnités et conditions, direction de la politique du personnel, Conseil du trésor.

Des voix: D'accord.

M. Orange: Lorsque vous avez donné instruction aux divers ministères en vue de modifier les indemnités au mois de décembre dernier, est-ce que cette information fut également transmise aux divers syndicats de la fonction publique?

M. Tuck: Oui, ce renseignement a été transmis aux syndicats.

M. Orange: Monsieur Tuck pourrait-il nous dire quelles furent les réactions de l'alliance de la fonction publique, de l'institut professionnel et d'autres institutions de ce genre, et si elles vous firent savoir qu'elles aimeraient réexaminer le problème?

M. Tuck: Personnellement, je n'ai eu qu'un seul coup de téléphone du président de l'Alliance qui m'a fait part de sa préoccupation. On me dit qu'il y a eu diverses réactions, aussi bien sur le plan intérieur que parmi le syndicat mais je ne saurais vous donner davantage de détails.

M. Borrie: Puis-je poser une question supplémentaire.

Le président: M. Borrie a une question supplémentaire.

M. Borrie: Monsieur Tuck est-ce que vous siégez au Conseil national conjoint?

M. Tuck: Non, je n'y siège pas.

M. Borrie: Vous n'êtes donc pas au courant des actions des syndicats à l'issue des réunions dont les résultats

[*Texte*]

were just tabled? It would be just results rather than comments coming from the Joint Council?

Mr. Tuck: Mr. Chairman, I do not sit on the National Joint Council primarily because of my role on the classification side, which is not under the collective bargaining regime; but I have responsibility for the administration of each of these plans, once the National Joint Council has come to an agreement, and have, indeed, the responsibility to put forward the recommendations through the Secretary of the Treasury Board and two ministers, in terms of change.

Mr. Borrie: Could you tell us how many from the Treasury Board and the number from the union who make up the Joint Council?

Mr. Tuck: Mr. Chairman, there were four staff-side members, four official-side representatives—of whom two were Treasury Board officers—and the official side chairman composing the membership of the subcommittee of the National Joint Council that put forward the recommendations on isolated posts.

Mr. Borrie: How many representatives from the union?

Mr. Tuck: Four, sir.

Mr. Borrie: Thank you.

Mr. Orange: It is not correct that the information determining the living cost differential was the result of surveys conducted by the Dominion Bureau of Statistics?

Mr. Tuck: Yes, sir, that is correct.

Mr. Orange: What assurance do the employees have that this survey is a scientific survey and not something done by the "seat of the pants"—that it is truly adequate and representative of living costs in the North?

Mr. Tuck: Mr. Chairman, we felt, and I still feel, that by using the Dominion Bureau of Statistics—and I admit this is a matter of judgment—the nation's statistician, with highly qualified staff to structure surveys, analyze information and to produce viable results from that information, we were using probably the most reliable agency that we have available to us. The NJC subcommittee was quite aware of the Dominion Bureau of Statistics participation, of what they were going to do and how they were going to do it, before this document was published.

• 1025

I cannot speak for their techniques because the techniques are those of the Dominion Bureau of Statistics, and if it were a question of explanation of those techniques I would suggest that the DBS might well do that. I am simply stating my own experience with them, and I have a great deal of experience with them, of course, in terms of responsibility for government across the whole benefit area.

They did appear four times before the subcommittee during the putting together of this particular document, and I think that they are a highly professional organization that does cover some 200 items in common usage in

[*Interprétation*]

viennent d'être déposés. Le Conseil conjoint aurait formulé des résultats plutôt que des commentaires?

M. Tuck: Si je ne siégeais pas au Conseil national conjoint c'est en grande partie en raison de mes fonctions dans le domaine de la classification qui ne relève pas du système de négociations collectives; je suis néanmoins chargé de l'administration de chacun de ces programmes lorsque le Conseil national conjoint est arrivé à un accord et je suis également chargé de présenter des recommandations en vue de modifications éventuelles par le canal du secrétaire du Conseil du trésor et de deux ministres.

M. Borrie: Pourriez-vous nous dire combien de personnes du Conseil du trésor et du syndicat sont représentées au sein du Conseil conjoint?

M. Tuck: Il y avait quatre membres du côté du personnel, quatre représentants du côté officiel, dont deux fonctionnaires du Conseil du trésor en plus du président; ces personnes constituent le sous-Comité du Conseil national conjoint qui a élaboré les recommandations sur les postes isolés.

M. Borrie: Combien y-avait-il de représentants de syndicats?

M. Tuck: Il y en avait quatre.

M. Borrie: Je vous remercie.

M. Orange: Les renseignements qui ont servi à déterminer les cas dans le coût de la vie viennent je crois des enquêtes effectuées par le Bureau fédéral de la statistique.

M. Tuck: C'est bien exact.

M. Orange: Quelle assurance les employés ont-ils que cette enquête a été faite de façon scientifique et non pas au petit bonheur la chance et que dès lors elle donne une image exacte du coût de la vie dans le nord du pays?

M. Tuck: J'estime qu'en utilisant les données fournies par le Bureau fédéral de la statistique, qui dispose d'un personnel hautement qualifié pour entreprendre des enquêtes, analyser les renseignements et tirer les conclusions valables, quand ce faisant dis-je nous avons eu recours à l'organisme le plus compétent du pays en la matière. Le sous-Comité du Conseil national conjoint était au courant de la participation du Bureau fédéral de la statistique dans l'élaboration de cette enquête avant la publication de ce document.

Je ne puis parler de technique utilisé par le Bureau fédéral de la statistique auquel vous pourriez vous adresser pour des explications. Je parle donc purement de mes rapports de travail avec le Bureau fédéral de la statistique dans le domaine des prestations et indemnités.

Le Bureau fédéral de la statistique a comparu à 4 reprises devant le sous-comité lors de l'élaboration de ce document et nous avons pu constater qu'il constitue un organisme professionnel hautement compétent et que les données qu'ils nous ont fournies sont complètes et digne de foi.

[*Text*]

the areas where reliable information on these items is available, and certainly it has been our finding that their material is quite complete and reliable.

Mr. Orange: Mr. Chairman, I would agree with Mr. Tuck's remarks about the capabilities of the Dominion Bureau of Statistics generally. However, I have undertaken my own examination of the methods used by DBS and I have come away less than satisfied in this particular instance. I am not referring to anything else that DBS does. I personally have a great respect for our statistical gathering organization in Canada.

However, in this particular instance I think that the combination of factors—as I understand it, there is only one person who works part-time collecting information on the North, and the weighting factors involved and the items included have left me personally less than satisfied with the manner in which the information has been gathered.

I know it really does not—it is of no concern to Mr. Tuck. He has to accept—I should not say he has to, but he will accept the information obtained by DBS. I have very serious reservations, and this is I think the whole crux of the matter about the manner in which the information was collected and collated.

I do not think it is representative of conditions in the North. I do not believe that taking several different cities as the base in the case of the Yukon—I gather in Northern British Columbia it is Vancouver. In the case of the Northwest Territories, for the Mackenzie area it was Edmonton. In the case of Keewatin it is Winnipeg. In the case of the Eastern Arctic it is Montreal. I just do not believe the information presented by DBS.

Mr. Borrie: Mr. Chairman, I think for the record I should state that I support Mr. Orange on this point. He is not alone in thinking that the manner of preparing statistics for comparison is all that good.

Mr. Orange: Mr. Chairman, again, as I say, this is not an attack on the Dominion Bureau of Statistics per se. It is really an attack on one very small segment, and I think there are possibly particular reasons or peculiar reasons why this was done.

• 1030

When we talked with the DBS employees, they outlined what they were doing, and we said that we had serious reservations. They pointed out that there was a shortage of staff. This was a program which we foisted upon them. The officer collecting the data moved very quickly through communities. I cannot say whether there was consultation with the associations, the PSAC and the Professional Institute, in the communities in which they occurred. I think the result is evident, with the decisions which were taken by Treasury Board to cut back on allowances, when you compare various communities. I am only going to refer to the Mackenzie where, in theory, the cost of living in such a community as Fort Simpson is identical with the cost of living in Yellowknife, which is by northern standards a major metropolitan area. Fort Smith and Hay River have the equivalent, or within 20 per cent, cost of living to Edmonton. I think things have gone off the rails because this survey did not take into

[*Interpretation*]

M. Orange: Je suis d'acord avec ce que monsieur Tuck vient de dire au sujet de la compétence du Bureau fédéral de la statistique généralement parlant. Néanmoins, j'ai mené ma propre enquête sur le cas qui nous intéresse et je ne suis pas satisfait du travail effectué par le Bureau fédéral de la statistique. Mes remarques ne se rapportent donc nullement aux autres travaux du Bureau fédéral de la statistique pour lequel j'ai la plus haute estime.

Cependant dans ce cas, étant donné qu'une seule personne travaillant à temps partiel avait été chargée de réunir les renseignements dans le Nord du pays, compte tenu également des facteurs de pondération et de postes sélectionnés, je ne suis pas heureux de la façon dont ces renseignements ont été réunis.

Je sais fort bien que ce problème ne relève pas de la compétence de monsieur Tuck. Il accepte évidemment les renseignements fournis par le Bureau fédéral de la statistique. Or, je tiens à exprimer de grandes réserves sur la façon dont ces renseignements ont été obtenus.

Je ne crois pas que ces renseignements donnent une image juste des conditions existant dans le Nord. Je ne trouve pas qu'il soit bon de prendre comme point de départ diverses villes, notamment Vancouver pour le nord de la Colombie-Britannique, Edmonton pour la région du Mackenzie dans les Territoires du Nord-Ouest, Winnipeg pour la région de Keewatin et Montréal pour l'Est de l'Artique. Je n'ajoute pas foi aux renseignements fournis par le Bureau fédéral de la statistique.

M. Borrie: Monsieur le président, je partage l'opinion de monsieur Orange sur ce point. Il n'est pas seul à penser que l'élaboration des statistiques en vue de comparaisons à établir laisse à désirer.

M. Orange: Je répète encore une fois, il n'entre pas dans mon propos d'attaquer le Bureau fédéral de la statistique en tant que tel. Je m'en prends uniquement à un service bien déterminé et il aurait sans doute moins à le déterminer les raisons pour lesquelles ce travail fut effectué de façon qui laisse à désirer.

Lors de nos entretiens avec les employés du Bureau fédéral de la statistique ils nous avaient décrit leur travaux et nous leur avions fait part de nos réserves à ce sujet. Ils nous avaient répondu qu'ils étaient à cours de personnel et que ce programme leur avait été en quelque sorte imposé. Le fonctionnaire chargé de rassembler les renseignements est passé très rapidement à travers les villes. Je ne sais pas si des consultations ont eu lieu avec les associations, la PSAC et l'Institut professionnel. Toujours est-il que les résultats sont clairs maintenant que le Conseil du trésor a décidé de réduire les indemnités. Ainsi dans le Mackenzie et dans une localité telle que Fort Simpson où le coût de la vie est en théorie identique à celui de Yellowknife alors que cette dernière est considérée comme une grande ville par les gens du Nord. Fort Smith et Hay River ont les mêmes coûts de la vie à 20 p. 100 près qu'Edmonton. Les résultats sont tout à fait faussés du fait que cette enquête n'a pas tenu compte

[*Texte*]

account living patterns in the North, which I consider to be vastly different from they are in Southern Canada. And I think I can speak with a little bit of experience, having been under both systems.

I am concerned that somewhere along the line there is not an assurance that the statistical data is satisfactory for the purposes intended. I do not know whether it is the responsibility of the various union groups, the departments employing people in the North, or Treasury Board. I frankly do not believe it is. I think your job is to work out the formula and apply it. But I am concerned that some place along the way there has not been an assurance or even an in-depth study that DBS is carrying out an adequate program.

Mr. Chairman, in this same vein I would like to ask Mr. Davidson about the salary structure and allowances for NWT government employees. If I interpret this correctly, Northwest Territories Government employees have a salary; there are no allowances. The cost of living and environmental allowance is built right into salary. Do these vary for persons in similar categories from Frobisher Bay to Inuvik to Fort Smith?

Mr. Davidson: Mr. Chairman, when the employees of our department transferred to the Northwest Territories Government, of course that administration set up a new salary schedule, and because it is a resident government it is quite reasonable that they would arrange things a little differently. They do not like to represent all their people being subject to some sort of attraction to live there, so they had a new schedule set up of salary levels. This, again, was measured against what the federal government was paying. They had a little different concept and, I think, a quite progressive one. They wanted to place upon employees some responsibility for use of fuel, light and other utilities. So where they provide Northwest Territories' Government housing, as they do for their employees, then each employee has to pay his fuel costs, his light, water and other utilities' costs. But they also built into his salary, I believe, an amount, which at one point was $60 a month, to cover that. But then it is the responsibility of the employee. We certainly thought that was a good move, and I think it is quite popular amongst employees.

Mr. Orange asked whether they make any difference between an employee living in Yellowknife and one living in Spence Bay. There is a small differential.

Mr. Harlock, are you familiar with the amount?

Mr. Harlock: No, I am not.

Mr. Davidson: I think Mr. Hendricks could tell us.

• 1035

Mr. Hendricks: Yes, the special allowance given in place of an additional northern allowance is $360 in Inuvik. This is in addition to the amount originally built into the salary to allow for what we call our isolated post allowance. This increases as the isolation increases, but we do not really know the exact maximum they use. Certainly the lowest is $360 a year for any location not serviced by a territorial highway which would mean that Hay River, Fort Simpson, Yellowknife, Providence would

[*Interprétation*]

des différences entre le mode de vie dans le Nord et des régions plus au sud du pays. Je sais ce dont je parle car j'ai vécu dans les deux régions.

Je regrette que rien n'a été fait pour s'assurer que les données statistiques recueillies répondent aux objectifs fixés. J'ignore si ceci aurait incomber aux syndicats, aux ministères qui ont des fonctionnaires dans le Nord ou au Conseil du trésor. Je crois que vous étiez chargé uniquement d'élaborer une formule et de la mettre en œuvre. Néanmoins je regrette qu'on ne se soit pas assuré que le Bureau fédéral de la statistique accomplit convenablement ce travail.

Par ailleurs je voudrais poser certaines questions à M. Davidson relativement au barème des traitements et des indemnités pour les employés du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest. J'ai cru comprendre que les employés du gouvernement du Territoire du Nord-Ouest reçoivent un traitement mais non pas des indemnités. L'indemnité de vie chère et d'environnement fait partie du traitement. Ce traitement varie-t-il pour une même catégorie d'employés suivant qu'ils travaillent à Frobisher Bay, à Inuvik ou à Fort Smith?

M. Davidson: Au moment où nos employés furent transférés au gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, un nouveau barème des traitements fut bien entendu établi. Et il est normal que ce barème soit quelque peu différent. Ce nouveau barème a été établi en fonction de ce que le gouvernement fédéral avait l'habitude de payer. Leur façon de voir les choses était différente et à mon sens fort progressive. Ils voulaient que ce soit les employés qui paient ne fut-ce qu'en partie le combustible, l'électricité et d'autres charges. Donc, bien que le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest fournisse toujours le logement à ses employés, ceux-ci sont tenus de payer le combustible, l'électricité, l'eau et d'autres charges. Par contre je crois que leur traitement comprend une somme de $60 par mois pour couvrir ces dépenses. Nous sommes en faveur de ce changement qui, je crois, donne satisfaction aux employés.

M. Orange a demandé si on faisait une différence entre les employés vivant à Yellowknife et ceux vivant à Spence Bay. On fait une petite différence.

Monsieur Harlock, savez-vous de combien il s'agit exactement?

M. Harlock: Non, je ne le sais pas.

M. Davidson: M. Hendricks pourrait peut-être nous le dire.

M. Hendricks: Oui, l'allocation spéciale qui est versée à la place d'une allocation supplémentaire pour le nord est 360 dollars à Inuvik. Ce montant s'ajoute à celui qui est inclus dans le salaire comme compensation pour ce que nous appelons notre allocation pour les postes isolés. Ce montant augmente en fonction du degré d'isolement, mais nous ne savons pas exactement ce qu'est le maximum. Il est certain que le montant le moins élevé est de 360 dollars par année pour tout endroit qui n'est pas desservi

[*Text*]

not get the $360 a year, but all other locations would get at least $360 a year.

Mr. Orange: In other words, putting aside this additional allowance for areas beyond the road, the Territorial Government then does not take a unilateral action to reduce salaries in Fort Smith, in Yellowknife or even in Inuvik based on the cost of living?

Mr. Davidson: No, Mr. Chairman, there has been no action to do that to my knowledge.

Mr. Orange: Mr. Chairman, there are others who wish to ask questions. I have one other quick question at this moment, but I hope that maybe I will have a chance to get back later on. Where do the Royal Canadian Mounted Police fit into the schedule of isolated post allowances?

Mr. Tuck: Mr. Chairman, the Royal Canadian Mounted Police are fully under the scale of isolated post allowances. I have one other comment I would like to make, Mr. Chairman, if I might.

The Chairman: Go ahead.

Mr. Tuck: It relates to Mr. Orange's earlier question about the statistical techniques themselves. I would wish to bring to the attention of the Chair that the Dominion Bureau of Statistics is preparing a study of family expenditure patterns in the North. We have had consultations with them on this study concerning the resourcing problems and so on that they face, and we have also had discussions with DBS indicating concerns that have been brought to our attention in the hopes that we would, by bringing this information to them, help them to improve their base and their statistical techniques which we are all aware are viable, at least are changing fairly frequently. They must make an effort, as they are aware, to keep them viable in relation to changing times. We are quite anxious to ensure that the kinds of studies that support a system as important as this are carried out by DBS and we in the board do have discussions to this end with them.

Mr. Orange: When will they undertake this study?

Mr. Tuck: The best information we have at the moment, Mr. Chairman, is that it is to take place within the next year, but I cannot be more precise than that.

Mr. Orange: If this new and improved study proves that their previous methods were not satisfactory, is there any intention of having a little retroactivity in terms of allowances?

Mr. Tuck: Mr. Chairman, in a number of areas we try to go back to re-establish what should have been as opposed to what was and in the main this is an extremely difficult task to undertake unless your new criteria

[*Interpretation*]

par une route territoriale, c'est-à-dire que les employés qui résident à Hay River, Fort Simpson, Yellowknife, et Providence ne recevraient pas 360 dollars par année, mais ceux qui résident dans un autre endroit recevraient au moins 360 dollars par année.

M. Orange: En d'autres termes, si l'on ne tient pas compte de cette allocation supplémentaire pour les régions qui ne sont pas desservies par une route, le gouvernement territorial ne prend pas de mesures unilatérales dans le but de réduire les salaires de Fort Smith, à Yellowknife ou même à Inuvik en se fondant sur le coût de la vie?

M. Davidson: Non, monsieur le président, aucune mesure n'a été prise dans ce sens à ma connaissance.

M. Orange: Monsieur le président, il y en a d'autres qui désirent poser des questions. Je vais poser une autre question rapide tout de suite, mais j'espère que j'aurai l'occasion d'en poser d'autres plus tard. Quel est la position de la Gendarmerie royale dans la liste des allocations pour les postes isolés.

M. Tuck: Monsieur le président, la Gendarmerie royale est tout à fait au bas de l'échelle des allocations pour les postes isolés. Il y a une autre observation que je voudrais faire, monsieur le président, si vous le permettez.

Le président: Allez-y.

M. Tuck: Elle se rapporte à une question antérieure de M. Orange au sujet des techniques de cueillette des données statistiques. Je voudrais signaler au président que le bureau fédéral de la statistique prépare une étude concernant les dépenses des familles dans le nord. Nous nous sommes entretenus avec des fonctionnaires de ce bureau au sujet de cette étude concernant les problèmes de ressource dans le nord, et nous avons aussi eu des entretiens avec le BFS au sujet d'inquiétudes qui nous ont été exprimées dans l'espoir qu'en signalant ces renseignements au bureau, nous pourrions l'aider à améliorer ces techniques de cueillette de données qui changent assez rapidement. Il sait qu'il doit faire un effort pour que ces techniques demeurent valables à une époque ou les changements sont si rapides. Nous voulons nous assurer que le genre d'étude qui appuie un système aussi important que celui-ci soit fait par le BFS et les membres de notre commission ont des entretiens avec les représentants de cet organisme à cet effet.

M. Orange: Quand vont-ils entreprendre cette étude?

M. Tuck: D'après les renseignements que nous avons présentement, monsieur le président, cette étude sera faite au cours de la prochaine année, mais je ne puis vous donner de date précise.

M. Orange: Cette étude nouvelle et améliorée prouve que leurs méthodes précédentes n'étaient pas satisfaisantes, avez-vous l'intention de verser des allocations avec rétroactivité?

M. Tuck: Monsieur le président, nous jetons un coup d'œil en arrière dans plusieurs régions afin de déterminer ce qui aurait dû être fait par opposition à ce qui a été fait et cette tâche est en général très difficile à moins que

[*Texte*]

permit retroactive measurement. In the event that we have retroactive measurement, we would certainly give consideration to retroactive change, but in the main we tend to implement new techniques and new procedures currently with those procedures.

Mr. Orange: Mr. Chairman, I will pass, except to say, I am very encouraged by the fact that there will be an attempt to improve the information-gathering process.

The Chairman: Thank you, Mr. Orange. Mr. Borrie.

Mr. Borrie: Mr. Chairman, maybe I had better start with the point Mr. Orange concluded his questioning for the time being.

• 1040

The Chairman: Mr. Borrie, before you proceed—Mr. Simpson, I see, is about to leave—as you received confidential copies of a draft of the report on Indian education, would you be sympathetic to an *in camera* meeting this evening to consider this report?

Mr. Simpson: Do you mean of the steering committee?

The Chairman: No, of the full Committee.

Mr. Simpson: After eight o'clock.

The Chairman: After eight o'clock, yes. Would you be agreeable? We have to get our quorum. Would you be agreeable, Mr. Simpson?

Mr. Simpson: I would be after eight o'clock. I do not know anything about any of the rest of our members because I have not been talking to them this morning.

The Chairman: Mr. Barnett, would you . . .

Mr. Barnett: Could we defer on the matter and report to you in the House right after Orders of the Day?

The Chairman: We will set it up.

Mr. Barnett: It is alright with me.

An hon. member: Check with us in the House.

The Chairman: Thank you gentlemen.

Mr. Borrie: Mr. Chairman, it has to deal with the retroactivity aspect. Did I understand that the study will not be completed for another year or that it will be undertaken within the year?

Mr. Tuck: Mr. Chairman, I am not aware of the completion date of the study. I think it would be some time certainly after the time that I specified was the commencement of the study. I do not know when the Bureau might commit to the completion of that study.

Mr. Borrie: With the comparison figures that Mr. Orange and I have discussed with Treasury Board, with DBS and now before the Committee, those figures that

[*Interprétation*]

les nouveaux critères permettent une dévaluation rétroactive. Si nous pouvons faire une évaluation rétroactive, nous étudierons certainement la possibilité de faire les changements avec rétroactivité, mais ce n'est pas là la tendance générale.

M. Orange: Je vais céder la parole, monsieur le président, mais permettez-moi d'ajouter que je suis très heureux qu'on tente d'améliorer la méthode de cueillette des renseignements.

Le président: Merci, monsieur Orange. Monsieur Borrie.

M. Borrie: Monsieur le président, je vais reprendre où M. Orange a laissé.

Le président: Avant que vous procédiez, monsieur Borrie, je vois que M. Simpson est sur le point de partir. Vous avez reçu des exemplaires confidentiels d'un projet de rapport sur l'éducation des Indiens, et je voudrais vous demander si vous seriez en faveur d'une réunion à huis clos ce soir pour étudier ce rapport?

M. Simpson: Voulez-vous dire une réunion du comité de direction?

Le président: Non, je veux dire une réunion de tout le comité.

M. Simpson: Après huit heures.

Le président: Oui. Seriez-vous d'accord, monsieur Simpson? Il faudrait que nous ayons un quorum.

M. Simpson: Ce serait après huit heures. Je ne sais pas ce qu'en diraient les autres membres du comité, puisque je ne leur ai pas parlé ce matin.

Le président: Monsieur Barnett, seriez-vous...

M. Barnett: Pourrions-nous attendre quelque peu et communiquer avec vous à la Chambre après les Ordres du jour?

Le président: Nous allons organiser cela.

M. Barnett: Je suis d'accord.

Une voix: Vérifiez auprès de nous à la Chambre.

Le président: Merci, messieurs.

M. Borrie: Monsieur le président, ma question se rapporte à l'aspect de la rétroactivité. Avez-vous dit que l'étude ne sera pas terminée avant 1 an ou qu'elle commencera au cours de l'année?

M. Tuck: Monsieur le président, je ne sais pas quand l'étude sera terminée. Ce sera certainement quelque temps après la date que j'ai indiquée pour le début de l'étude. Je ne sais pas quand le bureau s'engage à la terminer.

M. Borrie: D'après les chiffres comparatifs dont nous nous sommes entretenus, M. Orange et moi-même, avec le Conseil du Trésor, le BSS, puis le comité, c'est-à-dire

[*Text*]

we have available in comparing the cost of living between the communities affected and the communities that they have used in the southern part of the country, I would present that we are laying before you a dispute on behalf of the employees which would indicate that another study should be made very, very soon rather than waiting for the entire year to pass or before the one that you say may be started within this year before it can be completed. With these figures would the Department be prepared to undertake another survey, particularly for the three communities that have been completely dropped from an isolated allowance?

Mr. Tuck: Mr. Chairman, I wish to clarify that the study I was talking about in family expenditure patterns is not the normal review. This is a further, rather more comprehensive study over and above and beyond the normal two-year review cycle. The Dominion Bureau of Statistics have informed us that in the centres that have been in dispute they are starting very shortly—in fact, I believe they have someone out now—doing a review for purposes of updating and looking carefully at additional information that has been brought to their attention. The posts that have gone off the schedule entirely are reviewed as part of that normal cyclical review in the event that they may come back in. DBS and ourselves both recognize that this can fluctuate particularly, Mr. Chairman, as Mr. Orange had indicated earlier, if a post happens to be at 119.9 in one review it is as close as it can possibly be to being incorporated in the allowances. So it might also require an updating to determine whether it would come in as indeed any of these posts do.

Mr. Borrie: If I understand you correctly then, the Dominion Bureau of Statistics is in fact undertaking a study now at the moment in those areas that have been disputed.

• 1045

Mr. Tuck: Mr. Chairman, at some of those the study is under way now. It has been pointed out to me that the study is of an orginal type and they work it through on a total pattern basis.

I cannot tell you, Mr. Chairman, precisely where they are at the moment, but I do know from discussions with them that they have commenced their review.

Mr. Borrie: And if the results showed the same facts that we have gathered, that they were in error originally, retroactivity would be paid to the employees in those areas, would it not?

Mr. Tuck: Mr. Chairman, as I indicated originally, if DBS were to suggest an earlier change we would look at that very carefully, but it is not the normal pattern to adjust retroactively.

Mr. Borrie: Even if you found that you were in error? For example, in Fort Nelson, the figures that I have for the first part of the year show, using your formula, that the index would be 136, which means that the allowance should be a step higher rather than being dropped off.

Mr. Tuck: As a general principle, if error is established, the employer makes the changes that affect employees, but it would be contingent on error being

[*Interpretation*]

les chiffres dont nous disposons pour comparer le coût de la vie entre les localités intéressées et les localités qui ont été utilisés comme repaires dans la partie sud du pays, je crois que nous vous signalons pour le compte des employés un différend qui semble indiquer qu'une autre étude devrait être faite très bientôt plutôt que dans un an, ou même avant celle qui, selon vous, peut commencer dans l'année courante. D'après ces chiffres, votre ministère serait-il prêt à initier un autre relevé, surtout dans les trois localités qui ont complètement cessé de recevoir une allocation d'isolement?

M. Tuck: Monsieur le président, je dois préciser que l'étude dont j'ai parlé au sujet des dépenses des familles n'est pas une étude ordinaire. Il s'agit d'une étude supplémentaire plus complète en plus de l'étude bi-annuelle ordinaire. Le bureau fédéral de la statistique nous a signalé que dans les centres où il y a un différend, une étude sera faire très bientôt dans le but de mettre à jour les données et d'examiner attentivement les renseignements supplémentaires qui ont été recueillis. Les postes qui ont été rayés de la liste font aussi l'objet de l'étude périodique ordinaire au cas où ils seraient réinstaurés. Le BSS et notre ministère reconnaissent qu'il peut y avoir des changements surtout, monsieur le président, comme M. Orange l'a déjà indiqué, si un poste est à 119.9 dans une étude et est donc aussi prêt qu'il peut l'être d'être incorporé dans les allocations. Une mise à jour peut donc être nécessaire aussi pour déterminer si un tel poste devrait être intégré.

M. Borrie: Si je comprends bien, le Bureau fédéral de la statistique entreprend présentement une étude dans les régions où il y a des différends.

M. Tuck: Monsieur le président, une étude est présentement en cours à certains de ces endroits. On m'a signalé qu'il s'agit d'un nouveau genre d'études complètes.

Je ne puis vous dire exactement où elle en est présentement, monsieur le président, mais je sais d'après les entretiens avec des représentants du BSS que l'étude est en cours.

M. Borrie: Si les résultats confirmaient les faits que nous avons recueillis, c'est-à-dire qu'il y ait eu erreur, les employés de ces régions ne seraient-ils pas remboursés avec rétroactivité?

M. Tuck: Monsieur le président, comme je l'ai indiqué plus tôt, nous incriminerions l'affaire très attentivement si le BSS nous proposait un changement avec rétroactivité, mais il ne s'agit pas là de la procédure ordinaire.

M. Borrie: Même s'il y a eu erreur? A Fort Nelson, par exemple, les chiffres que j'ai sur la première partie de l'année indiquent, selon votre formule, que l'indice serait de 136, ce qui signifie que l'allocation devrait être augmentée quelque peu plutôt que d'être abolie.

M. Tuck: Règle générale, si une erreur est décelée, l'employeur effectue les changements qui touchent les employés, mais il faut prouver qu'il y a eu erreur. Autre-

[*Texte*]

established. Otherwise we would work from survey to survey. As we have done on the basis of the last survey, we would implement the changes coming out of that survey with an effective date related to the survey, and we would be inclined to do the same thing on a subsequent survey. If indeed actual error is discovered, it can be adjusted retroactively, but the question of judgment on error, particularly retroactively, is extremely difficult.

Mr. Borrie: Is DBS responsible for selecting the comparison city in the south? Fort Nelson, for example, was compared with the City of Vancouver. However, the employees advise me that most of their products come through Edmonton.

Mr. Tuck: DBS do advise us on the best measurement in the sense of what city to use as the supply source, and thus far we have accepted their advice.

Mr. Borrie: Do they consult the employees in the regions to find out where they obtain their food, their clothing, their commodities? Do they check with the store-keepers in the area to find out where they purchase their products?

Mr. Tuck: I do not know from personal knowledge, but I am advised that they do in fact.

Mr. Borrie: That is all I have at this moment, Mr. Chairman. As mentioned previously, Mr. Orange and I have met with the departments involved in the living allowance. Possibly I am reiterating Mr. Orange's comments. We are not very happy with the method used by DBS, particularly in the case of the three communities that were dropped from isolation allowance.

Possibly there is a final question. What method may the employees use if they dispute the index arrived at by DBS and the results of your department? Is it through the Alliance, or do they contact you directly?

Mr. Tuck: Through their union, back to the committee, the subcommittee.

Mr. Borrie: And if I remember correctly, there was only one grievance laid with the joint committee?

Mr. Tuck: There was one grievance brought to my personal attention I am not aware of any formal grievances laid before the committee, although there certainly were a number of letters writen by individual employees. I am simply unable to give you any realistic indication of the number of complaints, unfortunately.

• 1050

I might say, Mr. Chairman, that it is quite normal in the whole area of compensation and classification for the presidents of the major unions to be in fairly frequent contact with me, where they indicate they are unhappy. This is normal procedure and I simply raised the point to indicate that I was not aware of any undue disturbance. Certainly, any time that anything goes down that takes a benefit away from an employee that he has had earlier, there are some problems.

Mr. Orange: Mr. Chairman, a supplementary.

[*Interprétation*]

ment, nous procédons de relevé en relevé. Comme nous l'avons fait d'après le dernier relevé, nous mettrions en vigueur les changements que semblent dicter le relevé à compter de la date du relevé, et nous aurions tendance à faire la même chose lors d'un prochain relevé. S'il est prouvé qu'il y a eu erreur, il peut y avoir un ajustement rétroactif mais il est extrêmement difficile de déterminer s'il y a eu erreur, surtout rétroactivement.

M. Borrie: Le BSS a-t-il la responsabilité de choisir la ville repaire pour la comparaison dans le sud? Le Fort Nelson, par exemple, a été comparé à la ville de Vancouver. Cependant, les employés m'ont signalé que la plupart de leurs produits proviennent d'Edmonton.

M. Tuck: Le BSS détermine la ville que nous devons utiliser comme repaire et nous avons jusqu'ici accepté ses conseils.

M. Borrie: Consultez-vous les employés dans les régions déterminées où ils obtiennent leur nourriture, leurs vêtements et leur service? Demandez-vous aux marchands de la région où ils achètent leurs produits?

M. Tuck: On me dit que c'est le cas.

M. Borrie: C'est tout pour tout de suite, monsieur le président. Comme je l'ai déjà mentionné, M. Orange et moi-même, nous nous sommes entretenus avec les ministères qui s'occupent de la location de vie chère. Je réitère mes observations de M. Orange: nous ne sommes pas très satisfaits de la méthode qui est utilisée par le BSS, surtout dans le cas des trois localités qui ont cessé de recevoir l'allocation d'isolement.

Il y aurait peut-être une dernière question. Quelle méthode les employés peuvent utiliser s'ils ne sont pas d'accord avec l'indice calculé par le BSS ou avec les résultats obtenus par votre ministère? Doivent-ils passer par l'alliance ou s'adresser à vous directement?

M. Tuck: Ils s'adressent au comité ou au sous-comité par l'entremise de leur syndicat.

M. Borrie: Si je me rappelle bien, un seul grief a été présenté au comité mixte?

M. Tuck: Un seul grief a été porté à mon attention. Je ne suis pas au courant de griefs officiels dont le comité aurait été saisi, bien qu'il y ait certainement eu quelques lettres d'écrites par des employés particuliers. Je ne puis malheureusement vous donner de chiffres quant au nombre de plaintes.

Je dois dire, monsieur le président, qu'il est très normal dans le domaine de la compensation et de la classification que les présidents des principaux syndicats entrent assez souvent en contact avec moi lorsqu'ils ne sont pas satisfaits. C'est la procédure normale et j'ai seulement soulevé cette question pour indiquer que je n'étais pas conscient de problèmes particuliers. Certainement, toutes les fois qu'un employé perd un avantage qu'il avait auparavant, il y a des problèmes.

M. Orange: Monsieur le président, je voudrais poser une question supplémentaire.

[*Text*]

The Chairman: Mr. Orange, on a supplementary.

Mr. Orange: Am I to understand then, Mr. Tuck, that there was no formal request on the part of the various staff organizations for a review of the decision—that there was no attempt on the part of the unions to determine whether the information as collected was satisfactory?

Mr. Tuck: In corroboration of my earlier statement, apparently the subject was dealt with at the National Joint Council committee. They were requested to review the methods of the Dominion Bureau of Statistics but there was only one speaker and one request.

Mr. Orange: Thank you.

I have no further questions, Mr. Chairman, except that I wish personally to thank both Mr. Davidson and Mr. Tuck, and the people with them, for helping us understand better this process which, I think, has not only confused us but, I believe, the employees in the field who are pretty concerned about these factors. I know there is a booklet out and I know that many people should know more than they do; but it is a complex area, particularly when you have the various factors such as the environmental allowance, the cost of living allowance, the fuel and utilities allowances.

They have been very helpful to us and I am encouraged by the fact that they, too, are leaning on the Dominion Bureau of Statistics to come up with some better reporting systems.

Mr. Davidson: Mr. Chairman, may I ask Mr. Harlock if he has anything to add from the point of view of our department?

Mr. Harlock: Mr. Chairman, gentlemen, my role would come in the area of response to grievances in this area. It is interesting to notice that the mainstream of grievances came in through the union channels and, presumably, through the political channels: they did not come through the administrative channels in the department.

The interesting point from my point of view, is that we do get grievances in the rental of housing area, where Canadian Central Mortgage and Housing does the same kind of job that Dominion Bureau of Statistics is doing in this area that we are discussing.

In essence, then, I received nothing through the administrative channels on this. A newspaper clipping came to me, which I have before me and which was the first notice of this kind of thing; and having received this, the Deputy Minister was interested. We dug into this and then received some comparative figures of costs of food between Edmonton and Fort Smith—he was interested in finding out the background of this kind of thing. This is all that we had on it, specifically.

Mr. Borrie: Mr. Chairman, do we rely only on the survey taken by DBS or would Treasury Board put a man in the field to either corroborate the DBS figures or to corroborate the figures that are presented by many of the employees. I have the comparisons for Fort Nelson and Edmonton, and I have a copy of those figures between Fort Smith and Edmonton which Mr. Orange

[*Interpretation*]

Le président: Monsieur Orange.

M. Orange: Dois-je donc comprendre, monsieur Tuck, qu'il n'y a pas eu de demande officielle de la part des diverses organisations de personnel dans le but d'obtenir une révision de la décision, qu'il n'y a pas eu de tentative de la part des syndicats dans le but de déterminer si les renseignements recueillis étaient satisfaisants?

M. Tuck: Comme je l'ai dit plus tôt, le Comité du Conseil national mixte s'est apparemment occupé de cette question. On lui a demandé d'étudier les méthodes du Bureau fédéral de la statistique, mais il n'y a eu qu'un orateur et qu'une demande.

M. Orange: Merci.

Je n'ai pas d'autres questions, monsieur le président, et je désire personnellement remercier M. Davidson et M. Tuck ainsi que les gens qui les accompagnent de nous avoir aidés à mieux comprendre ce procédé qui, à mon avis, a non seulement créé quelque peu de confusion dans nos esprits, mais aussi dans les esprits des employés sur place qui ont un intérêt particulier dans cette affaire. Je sais qu'il y a une brochure et je sais qu'il y a plusieurs personnes qui devraient en savoir plus qu'elles n'en savent; il s'agit cependant d'un domaine complexe, surtout en raison des divers facteurs comme l'allocation d'environnement, l'allocation de vie chère, les allocations pour le combustible et les services d'utilité publics.

Les témoins nous ont été utiles et je suis heureux qu'ils se fient au Bureau fédéral de la statistique pour mettre au point des meilleurs systèmes d'information.

M. Davidson: Monsieur le président, puis-je demander à M. Harlock s'il a quelque chose à ajouter du point de vue de notre ministère?

M. Harlock: Monsieur le président, messieurs, mon rôle est de répondre aux griefs dans cette région. Il est intéressant de noter que la majorité des griefs nous sont parvenus par l'entremise des syndicats et probablement par des voies politiques: ils ne sont pas passés par les voies administratives du ministère.

Il est intéressant de noter, à mon avis, que nous recevons des griefs dans le domaine de l'allocation de logement où la Société centrale d'hypothèques et de logement fait le même genre de travail que le Bureau fédéral de la statistique dans le domaine dont nous parlons.

Essentiellement, donc, je n'ai rien reçu par les voies administratives à ce sujet. Une coupure de journal que j'ai devant moi m'a été transmise et c'est la première indication de ce genre de chose que j'ai reçue; le Sous-ministre s'est intéressé à l'affaire. Nous avons fait des recherches et nous avons reçu des chiffres comparatifs du coût de la nourriture entre Edmonton et Fort Smith: le Sous-ministre s'intéressait dans l'historique de ce genre de chose. Ce sont là tous les renseignements précis que nous avions à ce sujet.

M. Borrie: Monsieur le président, nous fions-nous seulement au relevé effectué par le BFS ou le Conseil du trésor enverrait-il un représentant sur place, soit pour confirmer les chiffres du BFS ou pour confirmer les chiffres qui sont présentés par plusieurs employés. J'ai devant moi les comparaisons entre Fort Nelson et Edmonton et j'ai un exemplaire des chiffres comparatifs

[*Texte*]

provided me with. There is quite a discrepancy between DBS and those provided by the employees.

• 1055

Mr. Tuck: Mr. Chairman, we do have Mr. Cochrane here with us today he has made quite a number of trips to quite a number of the posts in terms of the over-all administration of isolated posts, but to give a specific answer on the intention of the Treasury Board's secretary to amend material we receive from the Dominion Bureau of Statistics, I would be extremely hesitant to do that. I was at one stage of my career a statistician and I think it is fair to say that for the person who does the work, does the analysis and comes up with the results, it is extremely difficult to attempt to second guess an ultimate or ultimate step in the decision-making process. As I said in my introductory remarks, one of the reasons the Dominion Bureau of Statistics was chosen to do this job for us was that it is the nation's statistician and much and all as I am surprised by this fact there is a mistrust on the part of some unions and some employees of a Treasury Board sponsored review if we do it ourselves.

Mr. Borrie: Yes, also distrust by some of the politicians because of the figures made available to us.

Mr. Tuck: I make the point, Mr. Chairman, that it is most difficult to dabble in these areas in the sense of making changes to a comprehensive review.

Mr. Borrie: Thank you.

Mr. Chairman: Thank you, Mr. Borrie. Mr. Orange, do you have any supplementaries? Do you have any further suggestions, Mr. Orange, with regard to subsequent meetings?

Mr. Orange: Mr. Chairman, I have a letter here from Mr. Barnes of the Professional Institute who indicated—actually it is addressed to Mr. Marchand—that the institute would be prepared to place a brief before the Committee. I think it might be useful to hear this particular brief and also determine if the other staff organizations might be interested in coming before us, such as the Public Service Alliance.

The Chairman: Perhaps, Mr. Orange, in consultation with the Clerk you could arrange to determine whether or not a brief is available for submission within the next few days. If it is we could arrange for a meeting. Do we agree to a subsequent meeting on this subject at the call of the Chair?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Borrie: As early as possible.

The Chairman: As early as possible, perhaps this Friday, perhaps Monday next week. Is it agreed? Gentlemen, we will try for our in camera meeting this evening if we can get space.

Thank you, gentlemen, the meeting is adjourned.

[*Interprétation*]

entre Fort Smith et Edmonton que m'a fait tenir M. Orange. Il y a une très grande différence entre les chiffres recueillis par le BFS et ceux qui ont été fournis par les employés.

M. Tuck: Monsieur le président, M. Cochrane est avec nous aujourd'hui. Il a fait plusieurs voyages à divers postes pour étudier l'administration d'ensemble des postes isolés, mais j'hésiterais énormément à donner une réponse précise quant à l'intention du secrétaire du Conseil du trésor de modifier les données que nous recevons du Bureau fédéral de la statistique. J'ai déjà été un statisticien et je crois qu'il est juste de dire que pour la personne qui fait l'analyse et obtient les résultats, il est très difficile de modifier une dernière étape dans le processus de prise de décision. Comme je l'ai dit au début, une des raisons pour lesquelles le Bureau fédéral de la statistique a été choisi pour faire ce travail est qu'il est le statisticien de la nation et bien que cela me surprenne, les syndicats et certains employés sont méfiants si nous faisons nous-mêmes une étude sous l'égide du Conseil du trésor.

M. Borrie: Oui, et il y a aussi certains hommes politiques qui sont méfiants en raison des chiffres qui ont été mis à leur disposition.

M. Tuck: Je répète, monsieur le président, qu'il est très difficile d'apporter des changements à une étude complète.

M. Borrie: Merci.

Le président: Merci, monsieur Borrie. Monsieur Orange, avez-vous des questions supplémentaires? Avez-vous autre chose à proposer, monsieur Orange, quant aux prochaines séances?

M. Orange: Monsieur le président, j'ai ici une lettre que M. Barnes de l'institut professionnel a adressée à monsieur Marchand dans laquelle il indique que l'institut serait prêt à présenter un mémoire au comité. Il serait peut-être utile d'entendre ce mémoire et aussi de déterminer si les autres organisations de personnel, comme l'alliance de la Fonction publique, seraient intéressées à comparaître devant nous.

Le président: Vous pourriez peut-être vous entretenir avec le greffier, monsieur Orange, afin de déterminer si un mémoire pourrait être présenté dans les quelques prochains jours. Si c'est le cas, nous pourrions organiser une réunion. Êtes-vous d'accord pour qu'il y ait une autre réunion à ce sujet sur convocation du président?

Des voix: D'accord.

M. Borrie: Le plus tôt possible.

Le président: Ce serait peut-être vendredi ou lundi de la semaine prochaine. Êtes-vous d'accord? Messieurs, nous tenterons de tenir notre séance à huis clos ce soir si nous pouvons obtenir une salle.

Merci, messieurs. La séance est levée.

[Text]

provided me with. There is quite a discrepancy between DHS and those provided by the employees.

Mr. Tucker: Mr. Chairman, we do have Mr. Cochrane here with us today. He made quite a number of trips to quite a number of the posts in terms of the overall administration of isolated posts, but to give a specific answer on the intention of the Treasury Board's secretariat to amend matters, we require from the Dominion Bureau of Statistics, I would be extremely hesitant to do that. I was at one stage of my career a statistician and I think it is fair to say that for the person who does the work, does the analysis and comes up with the results, it is extremely difficult to attempt to second guess an ultimate or ultimate step in the decision making process. As I said in my introductory remarks, one of the reasons the Dominion Bureau of Statistics was chosen to do this job for us was that it is the nation's statistician and much all I am surprised by this fact there is a mistrust on the part of some unions and some employees of a Treasury Board appointed review if we do it ourselves.

Mr. Borrie: Yes, also distrust by some of the politicians because of the figures made available to us.

Mr. Tucker: I make the point, Mr. Chairman, that it is most difficult to table in these areas in the sense of making changes to a comprehensive review.

Mr. Borrie: Thank you.

Mr. Chairman: Thank you, Mr. Borrie. Mr. Orange do you have any supplementaries? Do you have any further suggestions, Mr. Orange, with regard to subsequent meetings?

Mr. Orange: Mr. Chairman, I have a letter here from Mr. Barnes of the Professional Institute who indicated actually it is addressed to Mr. Marchand—that the Institute would be prepared to place a brief before the Committee. I think it might be useful to hear this particular brief and also determine if the other staff organizations might be interested in coming before us, such as the Public Service Alliance.

The Chairman: Perhaps, Mr. Orange, in consultation with the Clerk you could arrange to determine whether or not a brief is available for submission within the next few days. If it is we could arrange for a meeting. Do we agree to a subsequent meeting on this subject at the call of the Chair?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Borrie: As early as possible.

The Chairman: As early as possible, perhaps this Friday, perhaps Monday next week. Is it agreed? Gentlemen, we will try for one in camera meeting this evening if we can get space.

Thank you, gentlemen, the meeting is adjourned.

[Interpretation]

entre Fort Smith et Edmonton que m'a fait tenir M. Orange. Il y a une très grande différence entre les chiffres recueillis par le BFS et ceux qui ont été fournis par les employés.

M. Tucker: Monsieur le président, M. Cochrane est avec nous aujourd'hui. Il a fait plusieurs voyages à diverses postes pour étudier l'administration d'ensemble des postes isolés, mais j'hésiterais énormément à donner une réponse précise quant à l'intention du secrétariat du Conseil du Trésor de modifier les données que nous recevons du Bureau fédéral de la statistique. J'ai déjà été un statisticien et je crois qu'il est juste de dire que pour la personne qui fait l'analyse et obtient les résultats, il est très difficile de modifier une dernière étape dans le processus de prise de décision. Comme je l'ai dit au début, une des raisons pour lesquelles le Bureau fédéral de la statistique a été choisi pour faire ce travail est qu'il est le statisticien de la nation et bien que cela me surprenne, les syndicats et certains employés sont méfiants si nous nous mêlons-mêmes une étude sous l'égide du Conseil du trésor.

M. Borrie: Oui, et il y a aussi certains hommes politiques qui sont méfiants en raison des chiffres qui ont été mis à leur disposition.

M. Tucker: Je répète, monsieur le président, qu'il est très difficile d'apporter des changements à une étude complète.

M. Borrie: Merci.

Le président: Merci, monsieur Borrie. Monsieur Orange, avez-vous des questions supplémentaires? Avez-vous autre chose à proposer, monsieur Orange, quand aux prochaines séances?

M. Orange: Monsieur le président, j'ai ici une lettre que M. Barnes de l'Institut professionnel a adressée à monsieur Marchand dans laquelle il indique que l'Institut serait prêt à présenter un mémoire au comité. Il serait peut-être utile d'entendre ce mémoire et aussi de déterminer les autres organisations de personnel, comme l'Alliance de la fonction publique, seraient intéressées à comparaître devant nous.

Le président: Vous pourriez peut-être vous entendre avec le greffier, monsieur Orange, afin de déterminer si un mémoire pourrait être présenté dans les quelques prochains jours. Si c'est le cas, nous pourrions organiser une réunion. Êtes-vous d'accord pour qu'il y ait une autre réunion à ce sujet sur convocation du président?

Des voix: D'accord.

M. Borrie: Le plus tôt possible.

Le président: Ce serait peut-être vendredi ou lundi de la semaine prochaine. Êtes-vous d'accord? Messieurs, nous tiendrons de tenir notre séance à huis clos ce soir si nous pouvons obtenir une salle.

Merci, messieurs. La séance est levée.