

[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 extrêmement 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 1<sup>er</sup> 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.