

## [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 practical 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 faire 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