

[Texte]

that makes some substantial degree of sense. But it will be a fairly high-cost option because you are not going to operate that system in difficult climatic conditions without a great many problems of an operating nature. I do not know that the unions have been thoroughly consulted on this. How do they feel about their people working in that kind of condition? What are they going to insist upon?

We have to consider dock workers. We have to consider the cargoes that are involved. How will they react in loading and unloading in a frozen state? Do they have to have special winter loading and unloading systems? We will have to get into a whole program of ice management. Do you prevent it from forming or do you build a whole new fleet of icebreakers? And at whose cost?

To handle this kind of traffic there are a great many very significant questions. But they will have to be answered and the problem will have to be addressed intelligently at some point in time. The fact that so many people are thinking about it this early, I think, is an encouraging sign. I think the necessary developments will come about as they are needed in an orderly fashion.

The Vice-Chairman: In terms of this study and in terms of your statements, are you considering a fairly significant increase in coal traffic volumes there where the canal might reach its peak? Then there would be advantages all around to extending.

Mr. Sinclair: Yes, we are taking that into account, the additional coal traffic. We are taking into account the additional wheat traffic. We are also taking into account what might happen on the international shipping scene. Will ocean-going ships continue to be content to come up the lakes in ballast to get grain, or will there be a greater demand for laker movement down to river ports? What will that do to the traffic? There are a great many influencing factors in the whole question, all of which are being taken into account.

• 2155

The Vice-Chairman: I guess that concludes the questioning tonight. I would like to thank the witnesses for their appearance tonight, and . . .

Mr. Mazankowski: On a point of order . . .

The Vice-Chairman: Mr. Mazankowski, first. All right, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: My mind just went back to a question. I had also asked whether the administrator or Mr. Quail could indicate the time parameters of the decision-making process you are going through now in respect of the *Kurdistan*. Will we have a decision, I hope, by some time tomorrow?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, we would hope we would have a decision at the earliest possible moment. The situation at the present time is that we have not as yet received a complete package from the salvors. We are working with them to clarify all the elements that are involved in that package so that we can be totally assured that the decision we will be taking will be the right one in the circumstances.

[Traduction]

et la plus réaliste. Il n'en demeure pas moins que les coûts en sont élevés puisque les conditions climatiques entraînent de nombreux problèmes d'exploitation. Je ne sais pas si les syndicats ont été consultés. Je ne sais pas ce que leurs membres pensent du travail dans ces conditions. Quelles pourront être leurs exigences dans les circonstances?

Il faut songer aux débardeurs. Il faut songer aux cargaisons également. Comment résisteront-elles au gel à l'embarquement et au débarquement? Existe-t-il des systèmes spéciaux d'embarquement et de débarquement l'hiver? Il devra y avoir un programme de contrôle des glaces. Faudra-t-il empêcher la glace de se former ou construire toute une nouvelle flotte de brise-glace? Quels en seront les coûts?

Il faut se poser toutes sortes de questions à l'égard de ce trafic. Les problèmes devront être affrontés d'une façon intelligente, des réponses devront être trouvées à un moment ou à un autre; le fait que les gens commencent déjà à s'interroger est encourageant. Les nouvelles initiatives viendront aux besoins d'une façon ordonnée.

Le vice-président: Envisagez-vous une augmentation importante des volumes de charbon lorsque vous évoquez la possibilité que le canal atteigne sa capacité? A ce moment-là, il pourrait être avantageux de prolonger la saison. Que dit l'étude, qu'est-ce que vous en pensez?

M. Sinclair: Nous tenons compte du volume accru de charbon. Nous tenons compte également du volume accru de blé. D'autre part, nous ne perdons pas de vue la scène internationale dans le domaine de la navigation. Nous nous demandons si les navires hauturiers continueront de venir dans les Grands-Lacs à vide pour embarquer des céréales ou s'il y aura une demande accrue de trafic des bateaux des Grands-Lacs dans les ports fluviaux. Comment le trafic s'en trouverait-il changé? Beaucoup de facteurs interviennent, et nous essayons d'en tenir compte.

Le président: Je pense qu'il n'y a pas d'autres questions ce soir. Il me reste à remercier les témoins de leur présence . . .

M. Mazankowski: J'invoque le Règlement . . .

Le vice-président: Monsieur Mazankowski, d'abord. Bon, très bien, c'est à M. Forrestall.

M. Forrestall: Je viens de me souvenir d'une autre question. J'ai demandé à l'administrateur ou à M. Quail s'il pouvait indiquer quand la décision serait prise relativement au *Kurdistan*. Il est à espérer que ce sera demain.

M. Sinclair: Nous espérons en arriver à une décision le plus tôt possible. Le problème est que nous n'avons pas encore vu les offres finales des sauveteurs. Nous essayons de clarifier avec eux tous les points de l'entente qui doit intervenir à ce sujet. Nous voulons être sûrs que la décision que nous prendrons dans les circonstances sera la bonne.