

[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 60,000 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-