

OPÉRATION "ARCTIC EXPRESS"

Le 1er bataillon canadien du *Queen's Own Rifles of Canada* et des éléments de soutien participeront le mois prochain, en Norvège, à l'exercice "Arctic Express" mis en oeuvre par l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord.

Environ 900 militaires et des véhicules comprenant des autos blindées et des voitures-neige seront transportés vers le nord de la Norvège à compter du 24 février à bord d'appareils *Hercules* et *Yukon* du Commandement du transport aérien. L'opération de transport durera sept jours.

L'exercice "Arctic Express" prendra fin le 15 mars; il a été conçu dans le but de mettre à l'essai les méthodes de combat de la Force mobile multinationale (de terre) du Commandement allié en Europe, que dirige le major-général L.I. Gobbi, d'Italie. Il aura lieu dans la région de Bardufoss, près de la ville de Troms, à quelque 200 milles au nord du cercle polaire arctique.

Des Forces britanniques, italiennes, norvégiennes et américaines participeront aussi aux manœuvres.

UNE ÉTUDE SUR LE PORT DE CHURCHILL

Le ministre des Transports, M. Don Jamieson, a saisi la Chambre des communes, récemment, d'un rapport intitulé *Le port de Churchill - Possibilité d'expansion*, qui a été préparé pour le compte du ministère des Transports et du Conseil des ports nationaux.

Le ministère des Transports et le Conseil des ports nationaux ont demandé aux experts-conseils de se tenir en relation avec la Commission royale d'enquête du Manitoba sur les transports dans le Nord.

Le rapport souligne que les conditions climatiques rigoureuses qui créent différentes sortes de formations de glace dangereuses ont depuis longtemps constitué un empêchement majeur à l'utilisation du port de Churchill, limitant la saison d'exploitation du port à une moyenne de 82 jours par année, généralement du 26 juillet au 15 octobre.

LE TRAFIC PORTUAIRE

Les exportations de grain, et plus particulièrement de blé, ont formé la majeure partie du trafic portuaire. Par exemple, de 1958 à 1966, une moyenne de 710,000 tonnes de denrées ont passé chaque année par le port Churchill. Le trafic sortant, au cours de cette période, a représenté 93 pour cent de l'activité portuaire totale. Des expéditions relativement petites et sporadiques de produits miniers et de marchandises diverses représentent le reste du trafic de sortie.

Il semble peu probable qu'on exporte une quantité quelconque de potasse ou de pétrole via Churchill, de 1970 à 1985.

La production des forêts et des mines du Manitoba et de la Saskatchewan pourrait être expédiée par ce port en Grande-Bretagne et en Europe de l'Ouest. Toutefois, à cause des frais d'expédition et des tendances du marché, on ne prévoit pas un volume important de ces denrées; elles ne compteront pas pour une très grande partie du trafic possible via ce port.

Les importations de la région des Prairies ne sont pas censées jouer un rôle important, du moins jusqu'en 1985. De même, la navigation côtière ne saurait contribuer de façon importante à l'activité du port de Churchill.

Du point de vue technique, il est possible de naviguer dans la baie d'Hudson durant toute l'année en utilisant des navires de type ordinaire, renforcés, et avec l'aide d'un brise-glace. Toutefois, les frais qu'entraîneraient un service suffisant de brise-glace et les autres aides techniques connexes rendraient peu rentable l'exploitation à longueur d'année. Les frais techniques d'exploitation du port pour toute période supérieure à 105 jours ne seraient pas motivés du point de vue économique.

PROGRAMME DE DÉVELOPPEMENT

Les experts-conseils recommandent un programme de développement en deux phases. La première phase, s'étendant jusqu'à 1973, comporterait un effort de promotion et un investissement minimum en vue d'augmenter le trafic du port durant la présente saison d'exploitation jusqu'à ce que les installations portuaires existantes fonctionnent à plein rendement. En dépit d'une économie de 5c. le boisseau dans les frais d'expédition du blé exporté vers la Grande-Bretagne par le port de Churchill, les acheteurs se sont montrés hésitants et n'ont jamais commandé de quantités suffisantes de blé pour l'expédition par voie de Churchill pour mettre à l'essai la capacité du port. Peut-être pourrait-on arriver à ce résultat en consentant aux acheteurs un rabais plus important par rapport aux autres ports canadiens.

Le rapport indique que si les installations portuaires devaient être utilisées à plein rendement, un goulot d'étranglement susceptible de se produire après 1973 dans les installations de nettoyage de céréales pourrait être évité en expédiant à Churchill des céréales nécessitant moins de nettoyage.

Si, après 1973, on réussit à résoudre le problème du frazil dans le port et à supprimer le goulot d'étranglement constitué par les installations de nettoyage, il est probable que les systèmes existants de transport par eau et par rail seront suffisants pour le potentiel d'exportation durant la saison de 105 jours se prolongeant jusqu'au 7 novembre.

Pour terminer, les experts-conseils recommandent que toute dépense directe en vue du développement du port soit remise au moins jusqu'à 1973. On pourra alors évaluer la première phase du programme de développement.