

[Texte]

Archipelago, that perhaps could go right around under the polar sea might make economic sense, but perhaps is not necessary. If they want to take the chance, well that is their affair. For the kind of submersible I have described or for movement of submarines through the Arctic Archipelago, I would hesitate to say that you can do without some kind of a rescue device. Even these things are going to break down. Even these things are going to get stuck or may get stuck and if they do and the same situation prevails as I described for tankers where there is the risk of these things, not so much being crushed by ice or damaged by ice, but being shoved ashore and wrecked, then again one needs a rescue vehicle or some kind.

I am going on too long, Mr. Chairman, but I would like before stopping just to talk a little bit about the resupply operation. As I said, at the moment this is somewhere around 130,000 tons—peanuts, a total log last year of something like 32 ships I think—not very many over the open summer season and unless there is a major oil strike, a major mineral strike or a major strike of sufficient practicality and magnitude to justify extraction, then it is hard to see this growing to very large proportions. I doubt there is much possibility of the resupply transportation into the Arctic growing to a greater tonnage than could be dealt with in the open summer season by ships that are available today or would be constructed for the Gulf trade in the winter and the Arctic trade in the summer and could cope with the kind of relatively easy conditions found in the Eastern Arctic and in the Western Arctic—I am leaving out for the moment the middle section.

• 1155

Do not forget that in the summer season the ice conditions in that part of the Arctic are really no worse than the Gulf of St. Lawrence in the winter. We know the ships can cope with the Gulf of St. Lawrence and enormous tonnage is moving, moving with regularity, even up as far as Montreal these days. If they can do that in the winter then they can do it in the Arctic in summer.

The only flaw to this is that inventories are expensive and stockpiles are expensive. To take whole oil up there for a couple of months in the summertime and then leave it for use during the winter, involves a considerable amount of tankage all over the Arctic. How to build tanks and stuff, and shove in this stuff to be used steadily during the winter is a rather nice point, I think. Where is the break-off point between making a ship or producing a ship that can extend its season and resupply into the more difficult parts of the year and stockpiling? Obviously a ship that can work during the more difficult parts of the year is going to be a lot more expensive to operate than one that operates only during the summer, but where is the saw-off point between stockpiling and operating a more expensive ship? I do not know. I think some people believe this kind of ship can be justified and the saving, having money salted away in inventory as well as the saving operating tank farms, warehouses, and this kind of thing, really could carry the greater expense of being able to ship during the year. It is a tempting proposition.

[Interprétation]

reproduit comme je l'ai décrite pour les pétroliers, ce n'est pas qu'ils seront abimés ou écrasés par la glace mais ils seront poussés vers la côte et y échoueront. Donc, il est important qu'il y ait un certain type de secours prévu.

Je crois que je dépasse les limites du temps qui m'était accordé, monsieur le président, mais je ne voudrais pas m'arrêter sans parler de l'opération de réapprovisionnement. J'ai donc parlé d'un navire de 130,000 tonnes, une rétille, représentant l'année dernière le passage de 32 navires; ce n'est pas beaucoup durant la période de l'été, et à moins que l'on découvre du pétrole ou du minerai en grande quantité pour pouvoir justifier cette extraction, il est difficile si l'on n'a pas une extraction considérable, d'envisager un développement sur une grande échelle de ces opérations dans l'Arctique. Je ne pense pas qu'on atteindra un plus grand tonnage pour les opérations de réapprovisionnement dans l'Arctique, que ne puissent le faire durant l'été les navires disponibles actuellement ou qui seraient construits pour le commerce du Golfe en hiver et celui de l'Arctique en été et qui pourraient faire face aux conditions relativement faciles qui existent dans l'Arctique occidental et dans l'Arctique oriental. Je laisse de côté pour l'instant, la section du milieu.

N'oubliez pas que l'été, les conditions de glace dans cette partie de l'Arctique ne sont pas pires que celles du golfe du Saint-Laurent en hiver. On sait parfaitement qu'il y a d'énormes tonnages qui se déplacent régulièrement même jusqu'à Montréal; si on peut le faire à Montréal l'hiver, on peut le faire dans l'Arctique l'été.

Le seul problème est que les inventaires sont élevés. Transporter de l'huile dans l'Arctique pendant l'été et l'y laisser pour l'hiver signifie beaucoup d'emmagasinage à travers tout l'Arctique. Comment construire des réservoirs dont on pourra se servir en hiver, c'est là une question intéressante. Est-ce qu'on peut construire ou fournir un navire qui pourra jouer ce rôle. Si on s'en sert toute l'année, il va être plus coûteux que celui qu'on utilise l'été tout simplement. Où se trouve la ligne de démarcation, je ne le sais pas. Certains pensent que ce genre de navire est justifiable et leur proposition est alléchante.

Si vous avez ce genre de navire, quel genre de soutien préconisez-vous? Il y a deux façons d'envisager la chose. Les uns disent: «Vous pouvez construire ce genre de navire qui ne nécessite aucun appui.» D'autres soutiennent: «On ne peut pas garantir que le navire ne sera pas arrêté par les glaces ou autre chose; tous les navires doivent faire face à cette situation un jour ou l'autre; à ce moment, il risque de faire naufrage». Sommes-nous prêts à risquer qu'un navire transportant de l'huile échoue dans l'Arctique? Beaucoup de gens diraient: «Non. Cependan, ce n'est pas à moi de décider.»