

[Texte]

begin by very briefly just making a few comments about icebreaking in general and the philosophy of supporting shipping in ice. If I may do so, perhaps I could start off with explaining what the situation is in the Gulf of St. Lawrence where we operate every winter.

• 1120

Ten or eleven years ago in the winter of 1959-1960 about 400,000 tons of cargo moved in the Gulf over the winter months, and it had been somewhere around there, less than half a million tons, for many, many years. This last winter, 1969-1970, something like 1,100 plus ships moved in the Gulf and 15.25 million tons of cargo. From 400,000 to 15.25 million in eleven years is really quite a dramatic change. This took place for a number of reasons. First, the discovery was made by shipowners and ship operators that ice is not an impenetrable barrier if treated in the right way, and they could trade profitably into the Gulf. This arose, in turn, largely because of the leadership of the Russians and the Scandinavians, I think, in the Baltic and along the coast of Siberia, but anyway, it was translated into the Gulf. Second was the interest and drive of an organization called the Lower Gulf and St. Lawrence Development Association which pushed hard. Finally, and certainly not last in importance was our own organization.

The philosophy for the support of shipping in the Gulf of St. Lawrence, and ice generally, is that the icebreaker should be a device almost of last resort, and that the way to deal with ice is to try to avoid it. So we have an extensive system for gathering information on ice, a reconnaissance system using satellites, aircraft, reports from ships and so on and so on. This is digested and translated into conditions as they relate to ships and also it leads to forecasts of trends and then is sent out to ships by various means by broadcasts and by direct information. In turn, ships that want them are given the routes to follow where they can either avoid ice altogether or confine the ice which is the least obstruction to them. This is so effective that last year, out of the 1,100-plus ships that went through the Gulf during the winter months, only about 120-odd, no more than that, were actually escorted by icebreakers and this was in areas where it was impossible to avoid ice, or where the ship itself was not of a character that it could deal with the ice it found on its own.

This leads me to a point that is very important in the Arctic. As a general principle we think ships that trade into ice congested waters should be able to deal with most conditions they encounter on their own; their strength, their structural characteristics should be such that they are not only safe but they can go their way as though they were in normal conditions. They really should not have to be escorted by an icebreaker except when things are very exceptional and the icebreaker really should be a device for getting them out of trouble if they get into it, or for keeping them out of trouble if conditions are difficult.

Let me just talk for a moment about the Hudson Bay route. Ever since the establishment of the port of Churchill there has been a growing trade in grain in the summer months, shipping grain out of Churchill. This

[Interprétation]

le président, peut-être pourrais-je commencer en faisant quelques remarques au sujet du déglacage en général, et aussi à propos de la conception qui préconise l'aide à la navigation dans les régions couvertes de glace. Je pourrais d'abord expliquer quelle est la situation dans le golfe du St-Laurent où nous conduisons des opérations chaque hiver.

Il y a 10 ans ou 11 ans, au cours de l'hiver de 1959-1960, il y avait à peu près 400,000 tonnes de marchandises qui furent transportées dans le golfe pendant l'hiver, et le volume de marchandises était resté à environ un demi-million de tonnes pendant de nombreuses années. L'hiver dernier, en 1969-1970, il y a eu 1,100 navires dans le golfe et 15.25 millions de tonnes de marchandises, par conséquent, vous voyez que l'évolution est considérable. Et cela a eu lieu pour un nombre de raisons. D'abord, les armateurs ont découvert que la glace n'était pas une barrière infranchissable si elle était traitée comme il le faut, et qu'on pouvait parfaitement pénétrer dans le golfe avec des navires marchands. Ce sont les Russes et les Scandinaves qui ont pris l'initiative dans ce domaine dans la mer Baltique et le long de la côte de la Sibérie, et leur expérience a été mise à l'œuvre dans le golfe du St-Laurent. Deuxièmement, il y a l'intérêt dont fit preuve une certaine organisation qui s'appelle la *Lower Gulf and St. Lawrence Development Association*, et enfin, il y a notre propre organisation.

La philosophie qui préconise la navigation dans le golfe du St-Laurent et dans les régions couvertes de glace prétend que le brise-glace devrait être utilisé en tout dernier lieu, et qu'il s'agit tout d'abord d'essayer d'éviter la glace. Par conséquent, nous avons un important système qui nous permet de rassembler des renseignements sur la glace en utilisant des avions, des satellites, des rapports qui viennent de navires, etc. Ceci est transposé en données qui servent à la navigation et cela permet de donner des prévisions et ensuite, c'est renvoyé par radio, ou par information directe aux navires. A leur demande, les navires reçoivent des itinéraires à suivre où ils peuvent éviter la glace, ou bien où ils peuvent s'en tenir à celle qui est la plus facile à pénétrer. C'est tellement efficace que l'année dernière, sur 1,100 navires qui sont passés dans le golfe, à peu près 120 seulement ont été escortés par des brise-glace et c'était dans des zones où le bateau lui-même n'était pas suffisamment équipé pour s'occuper de la glace tout seul.

Donc, nous voici face à une question extrêmement importante dans l'Arctique. D'une manière générale, nous pensons que les navires qui vont dans les eaux glacées devraient être en mesure de répondre aux problèmes de la glace, seuls, et ils devraient être construits de telle façon qu'ils puissent naviguer dans ces eaux sans danger et comme s'il s'agissait de conditions normales. Ils devraient ne pas avoir à être escortés par un brise-glace, sauf dans des conditions très exceptionnelles. Et le brise-glace devrait être là simplement pour les sortir des difficultés ou bien pour les aider à les éviter.

J'aimerais vous dire quelques mots au sujet de la route de la baie de l'Hudson. Depuis l'ouverture du port de Churchill le commerce du grain y a pris de l'ampleur durant les mois d'été, et le transport du grain à partir de ce port s'est stabilisé à environ 40 navires par an. C'est