

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, February 11, 1971.

• 1116

[Text]

The Chairman: Gentlemen, I call the meeting to order. There are a number of items here which require a full quorum before we can deal with them, so I think we should proceed with our witness now.

We are pleased to have before the Committee Admiral A. H. G. Storrs, Director of Marine Operations Branch, Department of Transport. Admiral Storrs is going to be talking to us this morning about Arctic icebreaker service and its future.

The subject matter has been approved by the steering committee really on the initiative of one of our members Paul St. Pierre, and I think it might be useful if I called on Mr. St. Pierre to give us a brief outline of his motivation and reasoning in suggesting that this topic be considered by the Committee.

Mr. St. Pierre.

Mr. St. Pierre: Mr. Chairman, if I could perhaps to some extent set the stage for our meeting today, and for subsequent ones on this subject, I think it was the feeling of the steering Committee that the Canadian government is shortly going to be facing a fairly difficult decision, and that decision will be whether or not to invest a very considerable sum of money in the world's best icebreaker.

From my own knowledge, and of course I look forward to increasing my knowledge quite a bit, my understanding is that at present we have no icebreaker capable of handling the heavy polar pack ice of the Western Arctic, that probably no other nation has at present either. If there should be major industrial development in the Eastern Arctic in oil or pipelining or something which requires surface transport, we in Canada might find ourselves with a great area of Canada, which we cannot service for lack of adequate icebreaker service.

There is another reason which we cannot overlook. It is my understanding, unconfirmed, that the United States is now proceeding with plans to build a polar icebreaker. If they do, and if they develop one which is capable of penetrating our Western Arctic at a time when we do not have ship which can do so, I think the difficulties of our position are pretty obvious.

It is also my understanding, that not only are the costs involved in this operation of pretty high magnitude, but the state of the art is not too far advanced, there is no general agreement among shipbuilding people how large, or what type of bow a polar icebreaker should have. I am hoping that Admiral Storrs will be the first of a number of witnesses who can enlighten us on all these points.

The Chairman: Thank you Mr. St. Pierre. Admiral Storrs would you care to make some remarks on what is the position of the government or the Department?

Admiral A. H. G. Storrs (Director, Marine Operations Branch, Department of Transport): Mr. Chairman, could I

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 11 février 1971.

[Interpretation]

Le président: La séance est ouverte. Il y a un certain nombre de questions qui exigent le quorum avant que nous ne les entamions, par conséquent, nous allons passer tout de suite aux témoignages.

Il nous fait plaisir d'avoir parmi nous, l'amiral A. H. G. Storrs, directeur à la Direction des opérations de la marine au ministère des Transports. Il va nous parler ce matin du service de déglacement dans l'Arctique et de son avenir.

La question à l'ordre du jour a été approuvée par le comité directeur sur l'initiative de l'un de nos membres, M. St-Pierre. Et je pense qu'il serait utile que M. St-Pierre ait l'obligeance de nous donner un bref aperçu des motifs qui l'ont amené à suggérer l'étude de cette question au Comité.

Monsieur St. Pierre, vous avez la parole.

M. St. Pierre: Monsieur le président, peut-être pourrais-je indiquer les questions que nous discuterons aujourd'hui et puis plus tard aussi. Le gouvernement du Canada, nous le croyons, va devoir faire face bientôt à une décision extrêmement importante. Il va s'agir de savoir s'il faut investir ou pas une quantité considérable d'argent dans le meilleur brise-glace au monde.

Personnellement, j'espère accroître un peu plus mes connaissances sur cette question. Pour l'instant, nous n'avons pas de brise-glace qui soit en mesure de concasser les couches épaisses de glace polaire dans l'Arctique occidental. Et je pense qu'aucune autre nation n'a pour l'instant de tel brise-glace. S'il y avait des développements industriels dans l'Arctique oriental, des pipes-lignes à installer, l'exploitation du pétrole, ou des opérations pour lesquelles on aurait besoin de transportation de surface, peut-être qu'au Canada nous aurions une grande partie de notre pays, que nous ne pourrions desservir à cause d'un manque de service de déglacement.

Il y a une autre raison importante. Ce n'est pas confirmé, mais il paraît que les États-Unis font des plans pour construire un brise-glace. Si c'est le cas, et s'ils en construisent un qui serait capable de pénétrer l'Arctique occidental alors que nous, pour l'instant, nous n'avons pas de navire qui en soit capable, je pense qu'on sent évidemment la difficulté de la situation canadienne.

Il me semble que le coût de cette opération est évidemment très élevé, mais les conceptions dans le domaine de la construction de brise-glace ne sont pas très avancées. Les gens du métier ne sont pas d'accord au sujet de la dimension et du type d'étrave qu'un brise-glace polaire devrait avoir. J'espère que l'amiral Storrs ainsi que d'autres témoins pourront nous renseigner à ce sujet.

Le président: Merci, monsieur St-Pierre. Monsieur Storrs, est-ce que vous voudriez nous donner votre avis sur la position actuelle du gouvernement canadien ou de votre ministère?

L'amiral A. H. G. Storrs (Directeur, Direction des opérations de la marine, ministère des Transports): Monsieur