

[Texte]

talked to range through a great many possible alternatives and combinations of alternatives. If we were to proceed to encourage the development of a Canadian flag fleet, then I think we have the boundaries of a reasonable conception of what an incentive program might be; but we have made no recommendations in that respect.

**Mr. McCain:** One of the problems at the time this was being considered was the fact that through the Export Development Bank a foreign shipowner could buy a ship from Canadian shipyards cheaper than, in the long term, a Canadian shipowner could buy a ship from a Canadian shipyard, because the same terms of credit and interest rates were not extended to Canadian owners as the Export Development Bank was extending to foreign owners. It was an element of assistance for the shipyards but it gave no incentive whatsoever for a Canadian shipowner to buy and register a ship in Canada under those circumstances. CPR might buy one from London and operate it from London cheaper than CPR might be able, at that point in time, to buy it from a Canadian shipyard and register it in Canada and operate it. That is part, I think, of the program that we have to consider.

• 1145

At the time that this part of the marine code was being considered, which was later shelved, I opposed it for the reasons you have already outlined: they could not be competitive. It was the intention at that time that if there were to be ships in the high Arctic they should be Canadian registered and Canadian produced bottoms. Has your department a policy whereby a shipyard will be given the assistance to become of a size that would make it possible to construct the type and size of bottom necessary for bulk shipments out of the high Arctic to Canadian or other destinations?

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, the shipbuilding program is the responsibility of the Department of Industry, Trade and Commerce and not of the Department of Transport. We do collaborate with our colleagues in Industry, Trade and Commerce with respect to programs of shipbuilding assistance.

With respect to the Arctic, there are in existence at the present time several shipyards in Canada that are capable of building vessels suitable for use in the Arctic. In fact, all the Canadian Coast Guard icebreaker fleet is built in Canadian yards, as was the world's first icebreaking cargo carrier, the *MV Arctic*, built in a Canadian yard.

**Mr. McCain:** Namely, the Saint John shipyard.

**Mr. Sinclair:** I beg your pardon?

**Mr. McCain:** Saint John.

**Mr. Sinclair:** No, the *MV Arctic* was built at Port Weller.

**Mr. McCain:** All right, then, Dome had theirs built at Saint John.

[Traduction]

breuses options, de même que des combinaisons d'options. S'il nous était donné d'encourager le développement d'une marine marchande canadienne je crois que nous pourrions nous faire une idée raisonnable de ce que pourrait être un tel programme; mais nous n'avons fait aucune recommandation à ce sujet.

**M. McCain:** A cette époque, monsieur le président, un armateur étranger pouvait, grâce à l'aide de la Société pour l'expansion des exportations, acheter un navire construit dans un chantier naval canadien à meilleur compte, disons à long terme, que ne pouvait le faire un armateur canadien parce que les modalités de crédit et les taux d'intérêt offerts aux armateurs de l'étranger étaient refusés aux armateurs canadiens. Dans de telles circonstances, il s'agissait d'un moyen pour aider les chantiers navals, sans toutefois inciter pour autant un propriétaire canadien de navires à acquérir et à enregistrer un navire au Canada. Le CPR pourrait en acheter un à Londres et l'exploiter de cet endroit à moindres frais que s'il avait eu la possibilité à ce moment d'en acquérir un auprès d'un chantier canadien, de l'enregistrer au Canada et de l'exploiter. J'estime que cela fait parti du programme que nous devons étudier.

A l'époque ou cette partie du code maritime a été étudiée, pour être ensuite mise de côté, je m'y suis opposé pour les raisons que vous avez déjà mentionnées, et que l'on peut résumer par le fait que les chantiers canadiens ne pouvaient être compétitifs. A cette époque, notre intention était de faire en sorte que s'il devait y avoir des navires dans l'Arctique septentrional, ceux-ci devraient être enregistrés au Canada et munis d'une carène fabriqué au Canada. Votre ministère possède-t-il une politique précise favorisant la croissance des chantiers navals pour qu'ils atteignent une taille suffisante leur permettant de construire les carènes de type et dimensions nécessaires au transport en vrac à travers l'Arctique septentrional à destination de ports canadiens ou autres?

**M. Sinclair:** Monsieur le président, le programme de construction navale relève du Ministère de l'Industrie et du Commerce et non du Ministère du Transport. Nous collaborons cependant avec nos collègues de l'Industrie et du Commerce pour ce qui concerne les programmes d'aide à la construction navale.

Pour ce qui est de la question de l'Arctique, il existe actuellement au Canada plusieurs chantiers navals pouvant construire des navires capables de naviguer dans cette région. En fait, tous les brise-glaces de la garde côtière du Canada ont été construits dans des chantiers canadiens, tout comme l'a été le premier cargo brise-glace au monde, le *MV Arctic*.

**M. McCain:** Il s'agit nommément du chantier de Saint John.

**M. Sinclair:** Je vous demande pardon?

**M. McCain:** Saint John.

**M. Sinclair:** Non, le *MV Arctic* a été construit à Port Weller.

**M. McCain:** Disons d'abord que Dome a fait construire les siens à Saint John.