

[Texte]

Mr. Quail: On the nuclear one, indeed that program is going forward. As you know, it is a hybrid nuclear design; 150,000 horsepower; 90,000 nuclear; 60,000 take-home conventional. We will be using the design of the hull for the 7 and upgrading it for a 10. We have appointed a project director to this, a former Director of the Fleet, and he is now in location and putting his team into place. We would anticipate this summer going out with requests for proposals from prospective nuclear vendors to give us their proposals for a propulsion system for the plant.

• 2145

Mr. Forrestall: Why has it taken three years to get to this stage?

Mr. Quail: Well, to some degree over the three years—we have a conventionally designed 7 at the moment.

Mr. Forrestall: You stole one from us and you gave it to St. John's Newfoundland for political reasons.

Mr. Baker: Hear! hear!

Mr. Forrestall: Shameful! shameful! It was John Crosbie's fault.

Mr. Quail: During that three-year period we did get a conventional design for a 7 icebreaker and we are now moving to have a design ready for Class 10 hybrid nuclear icebreaker. So that is what has been ongoing in that period of time.

Mr. Forrestall: Five minutes has gone. I would like to ask you a thousand questions about why we got . . .

The Vice-Chairman: We will be resuming consideration of the same votes on Thursday morning.

Mr. Mazankowski has the last round.

Mr. Mazankowski: There has been some discussion about the extension of the shipping season along the St. Lawrence. There are two cost-benefit studies, one conducted by the United States and one of our own, and I understand the Canadian one has resulted in a rather negative cost-benefit study and the U.S. on the other hand have come out essentially indicating there would be some substantial benefits in extending the season to a 12-months operation. Why, in your view, is there such a marked difference of opinion? Would the difference be the fact that we are basically shippers of bulk commodities and theirs is more of a general cargo nature? Would that have a bearing? I think they have indicated, if I recall correctly, the benefits that would accrue over a 50-year period on the basis of \$3.50 for every dollar invested. I believe that was the formula that they had arrived at. Could you enlighten the Committee as to why the two studies would produce different results?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I think the key reason is that they are two different studies on different bases, looking at almost two different subject matters.

The corps of engineers in the U.S. directed their attention primarily to a year-round navigation season on the upper lakes and have not really, in our opinion, considered adequately the

[Traduction]

M. Quail: Pour ce qui est des brise-glaces nucléaires, le programme se poursuit, en effet. Comme vous le savez, il s'agit d'une conception hybride. Le brise-glacé aura une puissance de 150,000 chevaux-vapeur, dont 90,000 fournis par le nucléaire, et 60,000, par le mode conventionnel. Nous nous servirons de la même coque pour le brise-glacé de classe 7 et nous la modifierons légèrement pour celui de classe 10. Nous avons nommé un directeur de projet, un ancien directeur de la flotte, qui est en train de former une équipe sur place. Nous priverions solliciter l'été prochain des propositions de la part des vendeurs éventuels à l'égard d'un système de propulsion.

M. Forrestall: Pourquoi a-t-il fallu trois ans pour en arriver à cette étape?

M. Quail: Dans une certaine mesure . . . Nous avons déjà un brise-glacé conventionnel de classe 7.

M. Forrestall: Vous nous en avez enlevé un pour le donner à St-Jean, Terre-Neuve, pour des raisons politiques.

M. Baker: Bravo!

M. Forrestall: C'est une honte! C'est John Crosbie qui est à blâmer.

M. Quail: Au cours de cette période de trois ans, nous avons élaboré la conception conventionnelle d'un brise-glacé de classe 7 et avons amorcé celle d'un brise-glacé nucléaire hybride de classe 10. C'est ce qui s'est passé pendant cette période.

M. Forrestall: Mes cinq minutes sont écoulées. J'aimerais vous poser des milliers de questions sur . . .

Le vice-président: Nous reprendrons l'étude des mêmes crédits jeudi matin.

M. Mazankowski est le dernier.

M. Mazankowski: On a parlé de la prolongation de la saison de navigation dans le Saint-Laurent. Deux études de rentabilité ont été effectuées, une par les États-Unis et l'autre par votre ministère. Je crois que l'étude du Canada a été plutôt négative, tandis que celle des États-Unis a conclu, en substance, qu'il pourrait être avantageux de porter la saison à 12 mois. De quoi dépend, d'après vous, une telle divergence d'opinions? Provient-elle du fait que nous transportons surtout des marchandises en vrac, tandis que les États-Unis transportent des marchandises plus diversifiées? Est-ce que cela pourrait être un facteur? Si je me souviens bien des conclusions de l'étude américaine, cette mesure rapporterait \$3.50 pour chaque dollar investi sur une période de 50 ans. Pourriez-vous nous expliquer pourquoi ces deux études ont donné des résultats différents?

M. Sinclair: Monsieur le président, tout d'abord parce qu'il s'agissait de deux études différentes partant d'hypothèses différentes et se penchant presque sur deux sujets différents.

Les ingénieurs américains se sont penchés surtout sur les répercussions d'une saison ouverte pendant toute l'année dans les lacs en amont et, à notre avis, n'ont pas pleinement tenu