

[Text]

Mr. Sinclair: Dome had their icebreaker built at Saint John.

The coast guard has had icebreakers built at just about every major shipyard in Canada. At this point, if you are considering supertankers for either oil or liquified natural gas, there is no present Canadian shipyard that is capable of building a ship of the size presently conceived, for example, by Dome Petroleum or by the Arctic Pilot Project for LNG carriage out of Melville Island. Whether the government would want to invest to the extent necessary, which would be a very substantial investment, to enlarge one or more Canadian yards to be capable of building those ships I think would have to depend on the eventual forecast as to how many of such ships might be required in the future.

The Chairman: Final question, please, Mr. McCain.

Mr. McCain: An estimate of that number of ships was given in the Energy Committee hearing this week within the presence of Petrocan, Dome, et cetera, who are going to the Melville LNG deal. Their requirement at the moment they said is two, and they anticipate that thirty such ships would be required for resource removal and delivery to this area. In view of the fact that the Saint John Shipyard has a plan which it has presented to the Government of Canada and the Government of New Brunswick, and has expanded its expertise to the point where I believe it is such that it could build these ships if it had the facilities; and in view of the need for that capability in Canada, can the department now recommend to government that immediate consideration be given to the application of the Saint John shipyard for its expansion to attain the capability that is required to build these ships? This means a lot of Canadian material, a lot of Canadian work, and I submit to you that even though it may take public funds to put that shipyard in position to produce those ships, those public funds would be an investment rather than an expenditure in the long term.

What serious consideration has your department given, in view of the code that was placed before us by Department of Transport, to try to restrict all transportation and carriage north of 60° to Canadian bottoms? Are we breaking away from that? "Canadian built and operated bottoms" was the phraseology. Are we abandoning that? Are we going to let this go away by delay?

• 1150

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the Department of Transport has made no recommendation to government that all transportation from the Arctic should be carried in Canadian bottoms.

Mr. McCain: That is in that quote, that you produced, which did not go through. That was part of that quote.

Mr. Sinclair: With all due respect, sir, I do not believe that is correct.

Mr. McCain: I am sorry. If I am wrong, I stand corrected.

[Translation]

M. Sinclair: Dome a effectivement fait construire ses navires à Saint John.

La garde côtière a fait construire ses brise-glaces dans tous les principaux chantiers navals canadiens. Cependant, si vous pensez aux super-pétroliers servant au transport du pétrole ou du gaz naturel liquéfié, il est vrai qu'il n'existe actuellement aucun chantier naval canadien ayant les possibilités de construire un navire de la grosseur de celui qui est en voie de conception, par la Dome Petroleum ou par les sociétés participant au projet pilote de l'Arctique pour le transport du GNL depuis Melville Island. La décision du gouvernement quant à investir une somme très importante pour favoriser l'agrandissement d'un ou plus d'un chantier naval canadien pour qu'ils puissent construire ces navires, devrait être fondée sur les prévisions relatives au nombre de navires qui seront requis.

Le président: Dernière question, s'il vous plaît, M. McCain.

M. McCain: Une estimation du nombre de navires a été précisée au cours des audiences du comité sur l'énergie tenues cette semaine en présence de PetroCan, Dome, etc., qui vont participer aux opérations de LGN de Melville. Leur besoin actuel est de deux navires, et ils prévoient qu'une trentaine de ceux-ci seront nécessaires pour l'extraction et le transport du gaz. Comme le chantier naval de Saint John possède déjà un projet qu'il a présenté au gouvernement du Canada et à celui du Nouveau-Brunswick, et qu'il a accru ses connaissances techniques au point où il pourrait, selon moi, construire ces navires s'il était doté des installations nécessaires, et devant le besoin pour le Canada de pouvoir effectuer ces travaux de construction, le ministère peut-il recommander dès à présent au gouvernement qu'il prenne sans tarder en considération la requête du chantier de Saint John visant son expansion de sorte qu'il ait la taille nécessaire pour construire ces navires? Un tel projet implique l'utilisation d'une grande quantité de matériaux canadiens et du travail pour beaucoup de Canadiens. J'estime que même s'il faut utiliser les deniers publics pour permettre à ce chantier de fabriquer les navires en question, il s'agit, à long terme, d'un investissement beaucoup plus qu'une dépense.

Dans la perspective du code présenté devant le Ministère du Transport, votre ministère a-t-il envisagé sérieusement de tenter de restreindre à des navires canadiens tout le transport au nord du 60° parallèle? Sommes-nous en train de mettre cet aspect de côté? L'expression que nous avons utilisée était «une carène fabriquée et exploitée au Canada». Sommes-nous en train d'abandonner cette idée? Allons-nous laisser tomber, à cause des délais?

M. Sinclair: M. le président, le Ministère des Transports n'a pas recommandé au Gouvernement que tout le transport en provenance de l'Arctique soit fait par des navires canadiens.

M. McCain: Ceci était dans la citation que vous avez rapportée et qui n'a pas été retenue. Ceci était contenu dans la citation.

M. Sinclair: Vous me pardonnerez monsieur, mais je ne crois pas que cela soit exact.

M. McCain: Je regrette. Si j'ai tort j'admets mon erreur.