

[Texte]

review with the Vice-President of the CNR, Mr. Charlie Armstrong, in Edmonton. Since then we have been getting feedback to finalize it in detail. We have set up a small co-ordinating committee internally, through the National Harbours Board, to prepare the detailed planning. We called this week for proposals from consultants for the project management itself. We are planning to finalize Treasury Board approvals in the short-term award contracts and start construction—let me just check my schedule, again, Mr. Chairman—in the very early part of 1980.

We have not had any discussions at this stage with those in the grain industry as they have been concerned, obviously, with the disposal of their present elevator at the port of Prince Rupert, which is under the management of the Department of Agriculture and, therefore, not our responsibility. Obviously those discussions at some stage will start and it will be rather important to know who the tenant would be on Ridley Island.

In respect of the coal aspects, those are foreseen in the second stage and while there is interest in coal development, coal markets are soft at the moment. Negotiations are still going on, as we understand it, and I am more or less relating what I have been told by people in the coal industry and the coal association. They are negotiating with the Japanese, for example, for possibilities of fixing markets, but this whole project for Ridley Island, of course, if we trigger it for grain, which is the first and foremost commodity to be handled in bulk on it, would be followed, in my opinion, by coal.

Mr. Mazankowski: Yes. Mr. Chairman, arising out of Mr. Franche's comments in respect of consultation with local authorities, I am led to understand that in the study that was undertaken by the CBA Engineering, Carr and Donald Associates—and this is according to the representatives of the Prince Rupert Grain Co-ordinating Committee—they have indicated, as far as they are concerned, that it was made crystal clear to the engineers—and this is talking specifically about the proposals for a grain terminal development—according to their information, not to consider any other site for grain terminals other than Ridley Island. Is that correct?

• 1000

Mr. Franche: Our mandate to the consultants was to prepare a master plan for Ridley Island which involved many commodities and in which we forecasted that the first commodity to be handled would be grain and the next one coal. Therefore they did not have a mandate to look at other sites.

Mr. Mazankowski: You are really unilaterally saying that a grain terminal will be established at Ridley Island, as far as you are concerned.

Mr. Franche: We are saying, I think, Mr. Chairman, that the priorities of the National Harbours Board are to develop Ridley Island as a bulk terminal. That is our priority.

[Traduction]

Rupert et j'ai procédé à un examen final avec le vice-président du CN, M. Charlie Armstrong, à Edmonton. Depuis, nous avons reçu des réponses qui nous permettront d'apporter la dernière touche. Nous avons établi un petit comité de coordination interne du Conseil des ports nationaux, pour préparer la planification détaillée. Cette semaine, nous avons invité les experts-conseils à nous présenter des propositions relatives à la gestion du projet proprement dit. Nous nous préparons à obtenir l'approbation définitive du Conseil du Trésor pour l'octroi des contrats à court terme et nous avons l'intention de commencer la construction—permettez-moi de vérifier mon calendrier, monsieur le président—au tout début de 1980.

Pour l'instant, nous n'avons eu aucune discussion avec les producteurs céréaliers car ils se préoccupent, évidemment, d'écouler les stocks actuellement entreposés dans le silo-élévateur du port de Prince Rupert qui relève du ministère de l'Agriculture et il n'est donc pas de notre ressort. Évidemment, à un moment donné, ces discussions vont avoir lieu et il sera important de savoir qui sera le locataire de l'île Ridley.

Pour ce qui est de la question de la houille, il est prévu qu'elle fasse l'objet de la deuxième étape et bien que nous nous intéressions au développement de la manutention de la houille, nous nous rendons compte qu'actuellement les marchés de la houille ne sont pas très actifs. Si je comprends bien, les négociations se poursuivent, et je vous transmets là, plus ou moins, ce que m'ont dit les représentants de l'industrie houillère et l'association des exploitants. Cette industrie examine, avec les Japonais, par exemple, la possibilité de fixer certains marchés. Donc, si le projet de l'île Ridley est essentiellement amorcé pour les grains, qui constitueraient la principale marchandise en vrac manutentionnée sur les lieux, cela serait sans doute suivi par la manutention de la houille.

M. Mazankowski: Oui. Monsieur le président, M. Franche nous a parlé de la consultation des autorités locales. Or, je crois savoir que, pour l'étude entreprise par CBA Engineering et Carr and Donald Associates—je tiens ces renseignements des représentants du Prince Rupert Grain Co-ordinating Committee—on avait demandé de manière explicite aux ingénieurs, au sujet bien précis des propositions relatives à l'aménagement d'un silo-élévateur industriel, de ne pas envisager d'autres emplacements pour ce silo-élévateur que celui de l'île Ridley. Cela est-il exact?

M. Franche: Nous avons demandé aux experts-conseils de nous préparer, pour l'île Ridley, un plan cadre qui porterait sur toutes sortes de marchandises et nous leur avons dit prévoir que la première marchandise manutentionnée serait le grain, la deuxième étant la houille. Ils n'avaient donc pas à envisager d'autres emplacements.

M. Mazankowski: En réalité, vous déclarez carrément que, pour autant que vous sachiez, un silo-élévateur industriel sera établi à l'île Ridley?

M. Franche: Monsieur le président, je pense que nous disons que la priorité du Conseil des ports nationaux est de transfor-