

[Texte]

On the Prince Albert Airport, indeed, the decision of the CTC is in favour of Aero Trades. I presume they have taken account of that, but the fact that you have said it this morning will reinforce it, because it has been appealed by PWA. It is being appealed now. Your point has not prevented the decision from being made on the improvement of the airport as a whole. I understand that maintenance, garage, electrical system, road improvements, sewage facilities and all of that is going ahead or has already been done. I understand, and Mr. McLeish will correct me, it is the length of the runway only that will be affected by the decision; will it be Aero Trades or will it be PWA. That is all. So there is not a stop on all improvement to the airport. It applies only to the runway.

• 1215

On the subject of Churchill rapidly, we all know, as does particularly the member who asked the question, what the problem is, especially in these times when the Canadian Wheat Board can sell all it has which can go out now or soon from the major ports. It is very difficult to convince the buyers and the farmers to pay a storage cost directly or indirectly incurred by an operation from Churchill. The proof of the pudding in that Senator Argue has suggested to the Advisory Committee of the Canadian Wheat Board that they give the Port of Churchill a guaranteed annual volume. I understand that they are divided on the subject. So it is not only a decision by the government, it is also an unwillingness on the part of farmers to pay the price.

Mr. McKnight: Is that the farmers or is that the Canadian Wheat Board, Mr. Minister.

Mr. Pepin: That is the Advisory Committee of the Canadian Wheat Board. I understand that; this is the information that I have. So it is very difficult to ask everybody to pay more in terms of storage for the seller and in terms of price for the buyer. But this is not a new problem. We have been aware of it for a long time. It has not prevented the Canadian government from spending good money on the Port of Churchill such as \$14 million on the facilities themselves and a similar amount on the rehabilitation and improvement of the line going to Churchill.

The only piece of news I have for today, is that I have been informed that the Canadian Wheat Board has said that they had a sale of 250,000 tons for Churchill this summer. Traditionally this is about half of what they have been exporting from Churchill so, hopefully, they will find another \$250,000 so that at least we will stay on the traditional pattern.

The Chairman: Do you wish to comment on Mr. McKnight's final question now?

Mr. Pepin: No, I will keep that to myself. I will pass them on to the Prime Minister.

[Traduction]

ments de l'Ouest, je ne sais vraiment pas. Je suis d'accord avec le député qu'il est impossible d'obtenir l'unanimité sur ce sujet.

Pour ce qui est de l'aéroport de Prince-Albert, il est vrai que la décision de la CCT favorise Aero Trades. Je présume qu'ils ont tenu compte de cela, mais le fait que vous l'avez dit ce matin le renforcit davantage, car il y a eu appel de la part de PWA. L'appel est maintenant en cours. Ce que vous avez dit n'a pas empêché de prendre une décision sur l'amélioration globale de l'aéroport. Je crois savoir que l'entretien, le garage, le système électrique, l'amélioration routière, les installations d'égouts et tout le reste sont en voie d'être effectués ou l'ont déjà été. M. McLeish me reprendra si je me trompe, mais je pense que la seule chose qui est touchée par cette décision est la longueur de la piste, selon que ce sera Aero Trades ou PWA. C'est tout. On n'a donc pas renoncé à toutes les améliorations de l'aéroport, cela ne s'applique qu'à la piste.

Rapidement au sujet de Churchill, le député qui a posé la question sait et nous savons tous quel est le problème, surtout de nos jours alors que la Commission canadienne du blé peut vendre tous les stocks qu'elle a dans les principaux ports dès maintenant ou d'ici peu. Il est très difficile de convaincre acheteurs et fermiers de payer, directement ou non, les coûts de stockage encourus par les livraisons provenant de Churchill. C'est à l'usage que l'on peut juger de la qualité d'une chose et le sénateur Argue a suggéré au comité consultatif de la Commission canadienne du blé d'accorder au port de Churchill un volume annuel garanti. Je crois savoir qu'ils sont divisés sur la question. Alors il ne s'agit pas seulement d'une décision que le gouvernement doit prendre, mais également du fait que les fermiers ne sont pas prêts à payer le prix.

M. McKnight: Monsieur le ministre, est-ce qu'il s'agit des fermiers ou de la Commission canadienne du blé?

M. Pepin: Il s'agit du Comité consultatif de la Commission canadienne du blé, du moins d'après mes renseignements. Il est donc très difficile de demander à tout le monde de payer d'avantage qu'il s'agisse d'entreposage pour le vendeur ou de prix d'achat pour l'acheteur. Toutefois il ne s'agit pas d'un problème nouveau, nous le connaissons depuis longtemps. Cela n'a pas empêché le gouvernement canadien de dépenser beaucoup d'argent sur le port de Churchill; 14 millions de dollars pour les installations comme telles et autant pour la remise en état et l'amélioration de la ligne qui dessert Churchill.

La seule nouvelle que j'ai pour aujourd'hui c'est qu'on m'a dit que la Commission canadienne du blé avait effectué une vente de 250,000 tonnes livrables à partir de Churchill cet été. Traditionnellement, cela représente la moitié du volume qu'elle exporte de Churchill. On espère donc qu'ils trouveront une autre vente de 250,000 tonnes de sorte qu'on respecte au moins la tendance traditionnelle.

Le président: Avez-vous d'autres commentaires sur la dernière question de M. McKnight?

M. Pepin: Non, je vais garder cela pour moi. Je les transmettrai au Premier ministre.