

[Text]

With respect to increasing the volume again, I guess the direction will have to come from the Canadian Wheat Board, under our present system.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. G. M. Sinclair (Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Department of Transport): Mr. Chairman, with respect to tolls on the St. Lawrence Seaway, the governments of Canada and the United States entered into an agreement over a year ago to increase tolls on the St. Lawrence Seaway in a three-phase program extending over the 1978, 1979 and 1980 seasons, which increase amounted to 50 per cent in the 1978 season. A further 25 per cent will be effective in the 1979 season, and the final 25 per cent will come into effect in the 1980 season.

Mr. McKenzie: Would it not be a great advantage to the western wheat producers and grain producers to ship more out of the Port of Churchill? This is going to affect the farmer considerably, the increased tolls on the St. Lawrence Seaway. Is that right?

Mr. Sinclair: The increase in tolls on the St. Lawrence Seaway will affect all users of the Seaway.

As to the direction in which wheat movements are directed, that is the responsibility of the Canadian Wheat Board and not the Department of Transport.

Mr. McKenzie: Then, in essence, all that is going to be happening with Churchill is that they are just going to be shipping this 30 to 35 million bushels a year. That is the way it stands right now and there are no plans or any negotiations going on to expand that. Is that correct, Mr. Franche?

Mr. Franche: We are not planning any expansion of physical facilities in the Port of Churchill at this stage as the volume of grain that is supplied to us right now can be handled by the facility.

Mr. McKenzie: I see, right. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I wonder whether the Chairman of the National Harbours Board could bring us up to date on the developments of the facilities at Prince Rupert. What stage are we at right now? Then perhaps I might be able to ask some questions after he gives us an up-date on the status of the development of those facilities there.

• 0955

Mr. Franche: Thank you, Mr. Chairman. I would say about six months ago we awarded a contract to a joint venture of CBA Engineering Ltd. and Carr and Donald Associates for the preparation of a master plan in the port of Prince Rupert for developing Ridley Island. The draft of that master plan was ready at the end of January and some consultations have occurred with the provincial government representatives of the Provinces of British Columbia, Alberta, Saskatchewan and Manitoba. To explain where we were, there were consultations with the local authorities in Prince Rupert and I made a final

[Translation]

Quant à l'accroissement et quantité de grain, je suppose que c'est à la Commission canadienne du blé d'en décider dans le cas de notre système actuel.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. G. M. Sinclair (Administrateur, Administration canadienne du transport maritime, ministère des Transports): Monsieur le président, pour cette question des droits de péage sur la voie maritime du Saint-Laurent, les gouvernements du Canada et des États-Unis ont passé un accord il y a un an aux fins de majorer ces tarifs. Les droits de péage seront majorés en trois étapes pour les années 1978-1979 et 1980. L'augmentation pour la saison de 1978 a été de 50 p. 100; il y aura une autre augmentation de 25 p. 100 pour la saison de 1979, et une dernière augmentation de 25 p. 100 sera applicable à la saison de 1980.

M. McKenzie: Est-ce qu'il ne serait pas plus avantageux pour les producteurs de blé et de grain de l'ouest d'expédier plus à partir du port de Churchill, car, cette augmentation des droits de péage va nuire considérablement aux cultivateurs.

M. Sinclair: Cette augmentation des péages est sur la voie maritime du Saint-Laurent, et elle va toucher tous les utilisateurs de la voie maritime.

Mais, la direction des mouvements de blé dépend de la Commission canadienne du blé et non pas du ministère des Transports.

M. McKenzie: Par conséquent, tout ce qui va se produire à Churchill, c'est qu'on continuera à manutentionner 30 à 35 millions de boisseaux par an. Il me semble qu'il n'y a aucun plan ou aucune négociation pour accroître cette capacité, n'est-ce pas, monsieur Franche?

M. Franche: Nous ne prévoyons aucun agrandissement des installations dans le port Churchill, pour l'instant, que le volume de grain qui nous les fournit, peut être manutentionné dans le cas de ces installations.

M. McKenzie: D'accord. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur McKenzie. Monsieur Mazankowski, vous avez la parole.

M. Mazankowski: Je me demande si le président du Conseil des ports nationaux pourrait nous donner l'état de la situation pour les installations de Prince Rupert. Où en sommes-nous? Une fois cette réponse donnée, je vais lui poser quelques questions.

M. Franche: Merci, monsieur le président. Il y a à peu près six mois, nous avons adjugé à CBA Engineering Ltd. et à Carr and Donald Associates, en collaboration, le contrat de préparation d'un plan cadre du port de Prince Rupert pour l'aménagement de l'île Ridley. L'ébauche de ce plan cadre était prête à la fin de janvier et certaines consultations ont eu lieu avec les représentants des gouvernements provinciaux des provinces de Colombie-Britannique, de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba. Pour expliquer où nous en étions, nous avons tenu des séances de consultation avec les autorités locales de Prince