

Barley/Orge

No. 1 Canada Western	120.00	2.61		4.225	0.09200	124.225	2.70200
No. 2 Canada Western	117.00	2.55		6.535	0.14229	123.535	2.69229

Designated Barley/Orge de premier choix

Special Select 6 Row	180.00	3.92	15.000	0.32659	19.100	0.41586	214.100	4.66245
Select 6 Row	175.00	3.81	15.000	0.32659	21.600	0.47029	211.600	4.60688
Special Select 2 Row	190.00	4.14	15.000	0.32659	17.750	0.38647	222.750	4.85306
Select 2 Row	185.00	4.03	15.000	0.32659	20.250	0.44090	220.250	4.79749

**LA CONSTRUCTION NAVALE**

LA COLOMBIE-BRITANNIQUE—LE PROJET DE CONSTRUIRE UN BRISE-GLACE POLAR 8—ON DEMANDE OÙ EN EST LE PROJET

**L'honorable C. William Doody (leader adjoint du gouvernement):** Honorables sénateurs, j'ai une réponse différée à une question posée au Sénat le 14 décembre dernier par le sénateur Perrault concernant La construction navale—La Colombie-Britannique—Le projet de construire un brise-glace Polar 8—On demande où en est le projet.

*(La réponse suit:)*

Le gouvernement n'a pas remis à plus tard la construction du brise-glace Polar 8.

Le retard est d'abord attribuable à la situation financière difficile du chantier naval de la côte ouest. La société a été requise par le gouvernement de satisfaire à des conditions financières et autres avant que le contrat pour la conception ne soit adjugé. Cela a pris quelques mois. Peu après, le chantier a été mis en vente et la période de vente s'est terminée plus d'un an plus tard, quand Shieldings Inc a acheté VPSI. Cette vente n'a été conclue que le printemps dernier.

Les nouveaux propriétaires s'efforcent de régler les nombreux problèmes relatifs aux contrats actuels, aux conflits ouvriers et à la mise au point de l'offre et de la proposition qu'ils soumettront pour construire le Polar 8.

Cette proposition et cette offre sont maintenant attendues en février et elles seront accompagnées par une stratégie de la construction dans laquelle l'entrepreneur décrira les installations nécessaires pour la construction du navire et le calendrier des travaux. Nous attendons ces documents pour savoir quelle partie des travaux sera effectuée à Vancouver et quelle partie à Victoria/Esquimalt.

**LES LANGUES OFFICIELLES**

LES SERVICES BILINGUES À L'AÉROPORT FÉDÉRAL DE MONCTON, AU NOUVEAU-BRUNSWICK

**L'honorable C. William Doody (leader adjoint du gouvernement):** Honorables sénateurs, j'ai une réponse différée à une question posée au Sénat le 19 décembre dernier par le sénateur Robichaud concernant Les langues officielles—Les services bilingues à l'aéroport fédéral de Moncton, au Nouveau-Brunswick.

*(La réponse suit:)*

Nous sommes heureux de confirmer qu'à l'aéroport de Moncton, tous les services au public sont offerts dans les deux langues officielles de la même manière que dans les six aéroports cités.

C'est la politique de Transports Canada d'offrir des services bilingues au public dans tous ses aéroports.

**LES PÊCHES**

LA PROTECTION DES INTÉRÊTS CANADIENS DANS LE SECTEUR DES PÊCHES RELEVANT DU CANADA—LES POURSUITES JUDICIAIRES CONTRE LE CAPITAINE ET LES PROPRIÉTAIRES DU BATEAU DE PÊCHE—OÙ EN SONT LES POURSUITES?

**L'honorable C. William Doody (leader adjoint du gouvernement):** Honorables sénateurs, j'ai la réponse différée à une question que le sénateur Stewart a posée les 12 et 20 décembre derniers en cette enceinte au sujet des Pêches—La protection des intérêts canadiens dans le secteur des pêches relevant du Canada—Les poursuites judiciaires contre le capitaine et les propriétaires du bateau de pêche—Où en sont les poursuites?

*(La réponse suit:)*

1. Des accusations ont été portées en vertu de trois articles de la Loi sur la protection des pêcheries côtières contre le capitaine du navire de pêche CONCORDIA à la Cour provinciale à Halifax le 4 janvier 1990.

2. L'accusé, le capitaine Furey, capitaine du CONCORDIA, a été avisé des accusations. La date de comparution a été fixée au mardi 23 janvier 1990 à 10 heures. Si le capitaine Furey ne se présente pas au tribunal, il fera l'objet d'un mandat d'arrestation à travers tout le Canada.

3. Les discussions entre les autorités canadiennes et américaines au sujet de la pêche illégale par des navires américains en eaux canadiennes se poursuivent depuis plusieurs mois. La réunion la plus récente s'est tenue à Washington à la mi-décembre. On s'attend à ce que les consultations continuent jusqu'à ce que les problèmes actuels soient réglés.

4. Jusqu'ici, les représentants des deux pays sont convenus du libellé d'un document d'information destiné aux pêcheurs américains et concernant l'utilisation correcte du Loran C aux environs du Banc Georges près de la frontière canado-américaine.

On s'est également entendu sur la modification des chartes de navigation nationales pour ce qui est de la zone frontalière canado-américaine.

La Garde côtière des États-Unis a accepté de coopérer et a déjà intensifié ses patrouilles dans la zone contestée, ce qui a entraîné une réduction des activités de pêche des navires américains dans cette zone.

Dans l'intervalle, les négociations se poursuivent à propos d'une entente qui permettrait de poursuivre, en vertu de la loi Magnuson, les pêcheurs américains devant les tribunaux américains. Le Congrès des États-Unis est actuellement saisi d'un projet de loi visant à modifier