

[Text]

Mr. Taylor: The Vancouver tonnage in 1973 was almost 47 million tons, up from about 40 million tons. From 40 million up to about 47 million. I am giving you round numbers, and I hope that is satisfactory.

Mr. Mazankowski: Yes, that is fine.

Mr. Taylor: Obviously the major commodities are wheat and coal, bulk products, in that order.

• 1725

Mr. Mazankowski: Is wheat greater than coal?

Mr. Taylor: No, I do not believe so. I could check last year's in a moment perhaps. I would have to convert bushels to tons and it would take me a moment.

Mr. Mazankowski: In terms of total tonnage handled by all the harbours in Canada, what percentage in total does Vancouver account for?

Mr. Taylor: Of all of the ports in Canada?

Mr. Mazankowski: Yes, sir.

Mr. Taylor: In round numbers again, the total handled in all ports is, give or take, 300,000 tons, and Vancouver handles close to 50,000 tons. Of the National Harbours Board ports, which are the major commercial ports—you include many others in that—Vancouver's percentage is about 40 per cent.

Mr. Mazankowski: We constantly hear of the congestion in the Port of Vancouver in respect of grain. What is the problem there? Is anything being done to overcome it, and what role do you have as the Chairman of the Harbours Board to facilitate and to improve conditions there so that we can get greater throughput in terms of grain handling, grain unloading facilities?

Mr. Taylor: First of all, in terms of the grain handling, the National Harbours Board itself does not operate any of the terminals. That is a known fact. So we do then have to rely on the private operators.

Mr. Mazankowski: Is there any over-all plan or study that has been embarked upon to improve conditions in that particular area? I am sure if there were, your organization would certainly be involved. Is there anything currently going on?

Mr. Taylor: Yes, there is a current study which was one of the major outcomes of the WEOC Conference last July. The transportation requirements of the lower mainland of British Columbia are the focal point of that. Certainly the rail and port access is an extremely important element in that, and we are involved with that.

Mr. Mazankowski: Is there anything promising on the horizon?

Mr. Taylor: I am not part of the upper echelon of that, and I could not give you any deadline or times on it.

Mr. Mazankowski: At the beginning of 1973, an article appeared in the *Vancouver Sun* to the effect that the port authority was losing to Seattle something of the order of \$24 million a year in container cargo. Is that a correct assessment, and if so, is it still going on? If it is still going on, what is your organization doing to improve that and to facilitate a greater handling of the containerized traffic?

[Interpretation]

M. Taylor: En 1973, le tonnage enregistré pour le port de Vancouver a presque atteint 47 millions de tonnes par rapport à 40 millions de tonnes précédemment. Je vous donne les chiffres ronds et j'espère que cela vous satisfait.

M. Mazankowski: Oui, c'est parfait.

M. Taylor: De toute évidence, il s'agit principalement de blé et de charbon, respectivement, de denrées transportées en vrac.

M. Mazankowski: Est-ce qu'il y a plus de blé que de charbon?

M. Taylor: Non, je ne crois pas. Je pourrais vérifier les chiffres de l'année dernière. Je dois convertir les boisseaux en tonnes; cela va me prendre quelque temps.

M. Mazankowski: Quant au tonnage total de tous les ports du Canada, quel est le pourcentage au port de Vancouver?

M. Taylor: De tous les ports du Canada?

M. Mazankowski: Oui, monsieur.

M. Taylor: En chiffre rond, cela fait environ 50,000 tonnes. A part du Conseil des ports nationaux, qui sont les ports commerciaux les plus importants, ce qui comprend beaucoup d'autres, le pourcentage de Vancouver est d'environ 40 p. 100.

M. Mazankowski: On entend beaucoup dire de la congestion au port de Vancouver à l'égard des grains. Quel est le problème à ce sujet? Qu'est-ce qu'on fait pour résoudre le problème, et quel est le rôle que vous jouez en tant que président du Conseil des ports afin d'améliorer les conditions pour nous permettre d'améliorer nos installations pour la manutention des grains?

M. Taylor: Tout d'abord, en ce qui concerne la manutention des grains, le Conseil des ports nationaux ne gère aucun des terminus. Tout le monde le sait. Nous devons utiliser des entreprises privées.

M. Mazankowski: Y a-t-il un plan d'ensemble ou une étude qui a été entreprise pour l'amélioration des conditions dans ce domaine? S'il y en a un, je suis certain que votre conseil y serait impliqué. Qu'est-ce qui se passe à ce sujet?

M. Taylor: Oui, il y a en cours une étude à la suite de la conférence WEOC qui a eu lieu au mois de juillet dernier. Bien sûr, les voies d'accès par rail et les ports sont des éléments très importants, et nous sommes impliqués dans cette étude.

M. Mazankowski: Quelles sont les perspectives?

M. Taylor: Je n'ai pas un poste important au sein de ce groupe d'études et je ne peux pas vous donner des détails à ce sujet.

M. Mazankowski: Au début de 1973, le *Vancouver Sun* a publié un article à l'effet que le port de Vancouver perdait environ \$24 millions de dollars par année en cargaison par container, au port de Seattle. Est-ce exact, et si oui, est-ce que cette tendance continue? Si oui, qu'est-ce que votre conseil fait pour améliorer les installations de manutention de containers?