

[Texte]

Mr. MacMillan: Oh, yes, we will be delighted to do that Mr. Marshall.

Mr. Marshall: That is all, Mr. Chairman.

Mr. Horner: Mr. MacMillan, on page 21 you deal with your projected improvements at Port Mann Yard in Vancouver. I wonder if you could explain the following Statement:

Two main piers of the new Second Narrows Bridge,...

Would you share with us what you are doing there and also, how facilities for the handling of bulk commodities will be improved?

Mr. MacMillan: I believe that we talked about the reasons for this two or three years ago. However, the situation is that Canadian National's entrance to Vancouver is over the Great Northern Railway; we have perpetual running rights on it; we move into the vicinity of our station and at that point leave one joint section with the Great Northern and then go on to another one which goes to the south shore of Burrard Inlet. At that point we have a little trackage of our own; then we move onto the mainline, eastbound of the Canadian Pacific; following that we go east to the south shore, the south end of what we call the old Second Narrows Bridge. Then we cross it to the north shore where we are on our own trackage.

I told you that because this takes all our traffic to the north shore where the two existing large bulk plants are located. It means that we must work our way down the joint section, through the west end of the station grounds, and then through a complex of existing congested yards, and hence on to the Canadian Pacific. At all of these last mile or two crossing where there are innumerable public streets, there are very tight curvatures which also exist on the mainline of CPR which is itself congested. To solve that problem and to make it easier to get across, we came off the joint section, with the Great Northern just north of New Westminster, and went into a tunnel. It goes underground and comes out on the south shore of Burrard Inlet which is immediately to the east, and at a

• 2045

higher elevation than the existing trackage. We go on to a new bridge which is now finished but for which the testing is still going on, and hence cross to north Vancouver.

[Interprétation]

M. MacMillan: Je serais heureux de vous le faire savoir.

M. Marshall: C'est tout, monsieur le président.

M. Horner: A la page 21, vous parlez des améliorations projetées de la cour de triage de Port Mann à Vancouver. Je me demande si vous pourriez m'expliquer la phrase suivante:

Deux quais principaux du nouveau pont, Second Narrows...

Pourriez-vous nous dire brièvement ce que vous faites là et aussi comment envisagez-vous l'amélioration des services de manutention des marchandises?

M. MacMillan: Je crois que nous avons parlé de ceci il y a deux ou trois années. Voici, la voie d'entrée du National canadien à Vancouver passe par les voies de chemin de fer du Great Northern et emprunte ses voies ferrées, nous avons des droits à perpétuité; nous arrivons tout près de notre gare, et à ce moment-là nous quittons une section que nous partageons conjointement avec la Great Northern et nous nous continuons sur une autre qui se rend sur la rive sud de Burrard Inlet. Rendus là quelques voies nous appartiennent, ensuite, nous prenons la ligne principale allant vers l'est du Pacific canadien, vers l'est jusqu'à la rive sud, à la pointe sud de ce que nous appelons l'ancien pont du Second Narrow. Nous le traversons ensuite jusqu'à la rive nord où nous sommes encore sur notre propre voie.

Je vous dit tout cela parce que tout notre trafic va vers la rive nord où sont situées les deux grands élévateurs. Ce qui veut dire que nous devons nécessairement nous acheminer par la section conjointe par le côté ouest du terrain de la gare, et ensuite à travers un réseau de cours de triage très encombrés et de là par le Pacific canadien. Dans les deux derniers milles, les artères publiques que nous devons traverser sont très nombreuses, il y a des courbes, très accentuées ainsi que sur la ligne principale du Pacific canadien qui est très embouteillée elle-même. Pour régler ce problème, et pour faciliter l'accès, nous quittons la section que nous partageons conjointement avec la Great Northern juste au nord de New Westminster et nous passons par un tunnel souterrain qui émerge sur la rive

sud de Burrard Inlet tout de suite à l'est sur un terrain plus élevé que celui où se trouve la voie actuelle. Nous empruntons ensuite un nouveau pont qui vient d'être terminé, mais qui est encore en période d'essai, nous traversons ensuite jusqu'à North Vancouver.