

[Text]

the technical problems that took place regarding the bearings on some of the new equipment in central Canada. But on Vancouver Island they have not seen any sign of any new equipment for years. As a matter of fact, they say "Come to see our Budd cars and what transportation was like 30 years ago. Come and ride our railway". I am wondering whether we are going to attempt to meet the legitimate needs of the people who live on Vancouver Island. Will a fair trial be given using modern equipment on Vancouver Island? Only then can we judge whether or not the people on Vancouver Island want passenger service and will use it. We can then meet that problem if, in fact, it arises.

Mr. Franche: Mr. Chairman, the whole question of the E & N Railway on Vancouver Island, to which I am sure the honourable senator is referring, was the subject of a hearing by the Canadian Transport Commission during which it was decided that the service should continue for the next five years. It is part of an ongoing process, as I understand it. Things are a little complicated in this railway business as I have found out.

Senator Perrault: There always seems to be a reprieve in the last minute to save it for another five years, but is there going to be a serious test with quality service?

Mr. Franche: To have a serious test we need new equipment and we don't have new equipment. The state-of-the-art equipment is not available at this time. You are quite right in saying that we are dealing with Budd equipment, the type of equipment that would probably do well in many other parts of the country but has its shortcomings as an older piece of equipment. Until such time as we have developed new trains, I do not see any new pieces of equipment going to the E&N for the next five years. At the moment we are trying to maintain the service and see what use is made of it.

Senator Perrault: But surely there is a piece of equipment in North America that can be brought in to replace the accident prone, thoroughly obsolete, railway museum type of equipment being used on Vancouver Island. We are all thrilled about the stories of this new equipment zipping through the Montreal-Toronto corridor, but there are taxpayers in the other part of the country that would like a break. I think some of our friends from the Maritimes feel the same way. We feel that there is an element of discrimination here. Has a serious attempt been made to find a self-propelled railway vehicle that is younger than 40 years old for Vancouver Island?

Mr. Franche: We have on hand various types of self-propelled vehicles, but they are all of the same vintage. They have been repaired and upgraded at various stages with different types of engines and so forth. This equipment is being used on many runs, including the Montreal-Ottawa run and runs in the Atlantic Provinces.

Senator Perrault: How many are being used between Toronto and Ottawa and Montreal?

[Traduction]

techniques que posaient les parliers de certaines pièces nouvelles dans le centre du Canada. Mais il y a des années que l'île de Vancouver n'a pas reçu de nouvel équipement. En fait, les gens de l'île vous invitent à aller voir leurs trains omnibus pour vous rendre compte du genre de service de transport qu'on offrait il y a trente ans. Je me demande si nous allons prendre des mesures pour satisfaire les besoins réels des habitants de l'île de Vancouver. Allons-nous vraiment essayer d'utiliser de l'équipement moderne dans l'île de Vancouver? Ce n'est qu'à ce moment-là que nous serons en mesure de savoir si les habitants de l'île veulent un service voyageurs et s'ils sont prêts à l'utiliser. Nous pourrions ensuite faire face à ce problème, s'il se pose.

M. Franche: Monsieur le président, la question de la E&N Railway dans l'île de Vancouver, question à laquelle l'honorable sénateur fait sûrement allusion, a été étudiée par la Commission canadienne des transports. Celle-ci a décidé que le service sera maintenu au cours des cinq prochaines années. D'après ce que je crois comprendre, il s'agit d'un programme à long terme. Les choses sont toujours un peu compliquée dans les services ferroviaires, comme j'ai pu le découvrir.

Le sénateur Perrault: Mais on semble toujours prêts à accorder un sursis à la dernière minute pour sauver le service pendant encore cinq ans. Allons-nous faire un essai sérieux en maintenant un service de qualité?

M. Franche: Pour effectuer un essai sérieux, il faut un nouvel équipement, et nous n'en avons pas. Nous ne pouvons obtenir de matériel de pointe en ce moment. Vous avez raison de dire que cet équipement est désuet, et qu'il pourrait probablement servir dans d'autres parties du pays, même s'il présente certains inconvénients à cause de son âge. Je ne crois pas que la E&N Railway recevra de nouvelles pièces au cours des cinq prochaines années, autrement dit pas avant que nous ayons construit de nouveaux trains. A l'heure actuelle, nous essayons de maintenir le service et de voir quel usage on en fait.

Le sénateur Perrault: Mais on peut sûrement trouver des trains en Amérique du Nord pour remplacer le matériel totalement désuet que l'on trouve dans l'île de Vancouver et qui n'est bon que pour causer des accidents ou figurer dans les musées. Nous sommes tous enthousiasmés par ce nouveau train qui traverse comme une flèche le corridor Montréal-Toronto, mais il y a des contribuables à l'autre bout du pays qui en voudraient tout autant. Je crois que certains de nos amis des Maritimes partagent cet avis. Il y a un élément de discrimination dans cette histoire. Avons-nous essayé sérieusement de trouver un train qui compte moins de quarante années de service pour desservir l'île de Vancouver?

M. Franche: Nous disposons de divers types de trains, mais tous sont de la même époque. Ils ont été réparés bien des fois et équipés de moteurs différents, entre autres. On se sert de ces trains sur de nombreuses voies, y compris sur le tronçon Montréal-Ottawa et dans les provinces de l'Atlantique.

Le sénateur Perrault: Combien sont utilisés entre Toronto, Ottawa et Montréal?