

Congé d'été

Je pense que lorsque mon collègue le représentant de Regina-Ouest (M. Benjamin) a interrogé le ministre des Transports (M. Pepin) l'autre jour, il a bien résumé l'attitude du CP lorsqu'il fournissait un service-voyageurs dans l'île de Vancouver ainsi que les mesures que VIA Rail a dû prendre, pour cause de manque d'argent, afin d'éviter d'en arriver là. Le député de Regina-Ouest dit que si l'on s'arrange pour qu'un train soit suffisamment vétuste, suffisamment en retard, suffisamment lent et suffisamment mal entretenu, personne ne voudra plus l'utiliser et la ligne sera abandonnée.

C'est exactement là ce que faisait le CP, car il a laissé se détériorer deux ponts ferroviaires au nord de Parksville, à tel point qu'il est devenu dangereux de les utiliser et que le service a dû être abandonné. Le CP n'avait pas l'intention de réparer le pont avant que la CCT lui demande de le faire.

Si l'on ne veut pas que les gens empruntent un réseau ferroviaire, on n'a qu'à faire ce qui a été fait pour la ligne E & N. Nous avons essentiellement un réseau ferroviaire qui peut être considéré comme un monument historique. Les gares datent du début du siècle. Les murs tombent en morceaux et s'ils ont déjà été repeints, les toits, eux, n'ont sans doute jamais été refaits. Toutefois, si l'on voulait faire une attraction touristique dans l'île de Vancouver, et je crois qu'il y a moyen d'utiliser le réseau ferroviaire pour l'industrie du tourisme, nous avons déjà les gares qui datent du début du siècle.

Une autre façon d'empêcher les gens d'utiliser le réseau ferroviaire et d'abandonner le service, comme cela arrivera probablement, c'est de ne jamais annoncer l'horaire des trains ou d'offrir un service en fonction inverse des besoins manifestes. C'est ce qui se fait dans l'île de Vancouver.

En 1976, 6,585 personnes ont utilisé l'automotrice de la ligne E & N, soit un seul wagon. En 1977, 11,000 personnes l'ont utilisée. Je peux comprendre pourquoi le CP demandait l'abandon de ce service. En 1977, le nombre d'usagers est monté à 11,343. En 1978, lorsque le syndicat des employés de chemin de fer et la population ont commencé à se rendre compte de ce qui se passait, que le risque de perdre ce service devint réel, et que la publicité de la ligne E & N devint imposante, le nombre des usagers, qui était de 11,000 en 1977, a presque quadruplé. Lorsque, en 1979, les gens ont appris l'existence du service et qu'ils ont commencé à l'emprunter pour admirer le merveilleux paysage de l'île de Vancouver entre Victoria et Courtenay, le service pouvait accommoder 57,000 personnes. Le nombre des usagers est passé de 6,000, en 1976, à plus de 57,000, en 1979, parce que l'existence de ce service était de plus en plus connue. En une année, le CP a dépensé \$175 pour annoncer ce service.

On possède maintenant toutes sortes de données expliquant pourquoi les gens n'utilisaient pas ce service. Entre autres problèmes, la vitesse des trains pose des difficultés sur la voie ferrée d'Esquimalt et de Nanaimo. Les rails, le ballast et les traverses sont en si mauvais état que dans certains endroits les trains de voyageurs doivent réduire leur vitesse à 5 milles à l'heure par mesure de sécurité et que dans bien d'autres tronçons ils ne peuvent circuler qu'à 10 ou 20 milles à l'heure et le maximum est de 40 milles à l'heure partout. Cela démontre que d'une part on veut détourner les Canadiens des chemins de fer, surtout dans l'île de Vancouver, et que d'autre

part les voies ferrées sont en très mauvais état et que le CP a mal fait son travail d'entretien des voies.

Des audiences ont eu lieu à Nanaimo en mars 1980, sur mes instances et celles d'autres groupes de la localité. Les représentants du CP, celui du CTCF qui était le directeur régional de Vancouver, des représentants locaux, entre autres ceux des services d'incendie, des conseils municipaux, des conseils d'administration régionaux, des syndicats, des groupes écologiques et le président du comité directeur de l'E & N ont présenté leurs instances sur l'état de la voie ferrée et leur désir que soit maintenu le service de transport de voyageurs et de marchandises.

Cette réunion a permis à M. Eisler du CTCF de préparer un rapport très exhaustif. Le rapport a été présenté le 1^{er} novembre 1980. Il a pour titre «Un rapport sur certains aspects techniques de la voie ferrée d'Esquimalt et de Nanaimo». On nous a dit que ce serait l'un des rapports les plus exhaustifs jamais faits sur une voie ferrée au Canada. Ce fut un genre de projet pilote que de faire une étude détaillée de cette voie et de la comparer aux spécifications et aux normes de sécurité des réseaux ferroviaires. M. Eisler a présenté certaines recommandations à la Commission des transports ferroviaires d'Ottawa au sujet des déraillements. Je cite le passage suivant:

Il n'y a pas de tendance évidente applicable à la fréquence des déraillements, cependant, on a noté que les vibrations ont été un facteur dans quatre des sept déraillements sur la voie ferrée d'Esquimalt et de Nanaimo qui ont fait l'objet d'un rapport.

Les vibrations se produisent à certaines vitesses dans un réseau ferroviaire, souvent à de très basses vitesses. Quatre des sept derniers déraillements dans ce réseau ont été causés par une vibration harmonique. Les trains vont très lentement, pour des raisons de sécurité. C'est parce que les trains sont obligés d'aller aussi lentement que leurs roues grimpent littéralement hors des rails et provoquent un déraillement. C'est là l'état des voies ferrées de l'île de Vancouver. Ce rapport a donné lieu à quelques améliorations.

La voie ferrée se compose en grande partie de rails de 80 ou 85 livres qui ont été posés en 1900, et elle a été conçue pour des wagons beaucoup plus légers que ceux d'aujourd'hui. Certains des gros wagons-citernes transportant du propane, de la soude caustique et d'autres produits dangereux pèsent environ 22,000 livres et ne sont pas faits pour circuler sur des rails de 80 à 85 livres.

● (1900)

La question des traverses préoccupe la plupart des habitants de l'île de Vancouver. Quand on se promène le long de la voie ferrée, on peut voir que ces dernières et les crampons sont défectueux. De nombreux rapports présentés lors de la réunion de Nanaimo portaient sur ces traverses. Nous nous félicitons de l'attention que la Commission canadienne des transports a apportée aux préoccupations que les habitants de l'île de Vancouver ont exprimées à propos de la sécurité.

Voici ce qu'on a pu lire dans le rapport de la CCT du 20 novembre 1980 au sujet des traverses:

Un échantillonnage, effectué avant le début de la saison des travaux de réfection de 1980, a montré que plus de 200,000 traverses sur le tronçon E & N étaient défectueuses. On a constaté que de 60 à 70 p. 100 du réseau ne satisfaisaient pas aux «normes maison» du CP relatives à la défectuosité des traverses et qu'environ 4 p. 100 du réseau ne satisfaisaient pas aux normes de sécurité de la loi sur les chemins de fer nationaux du Canada.