

J'aimerais donner quelques détails à propos de cette situation que je considère comme abominable. A mon avis, CP a énormément nui à ses relations publiques en s'occupant si mal du chemin de fer Esquimalt-Nanaïmo sur l'île de Vancouver. J'aimerais lire l'une des conditions fixées pour ce chemin de fer:

En 1883 et 1884, les gouvernements du Dominion et de la province ont adopté des mesures législatives prévoyant la construction d'un chemin de fer entre Esquimalt et Nanaïmo. L'entrepreneur était une compagnie de l'île de Vancouver, Robert Dunsmuir and Associates. Les conditions de la construction précisaient que «la nature du chemin de fer et de son équipement sera à tous les égards égale à la nature générale du chemin de fer Canadien Pacifique maintenant en construction en Colombie-Britannique et de son équipement». Elles stipulaient aussi «que lesdits entrepreneurs commenceront immédiatement les travaux visés par le présent contrat et termineront et équiperont lesdits travaux au plus tard le dixième jour de juin 1887 . . . »

Une autre condition était que le gouvernement fédéral, fasse voter une loi qui lui permette de faire construire une voie ferrée reliant Esquimalt et Nanaïmo et verse la somme de 750,000 dollars pour participer aux frais de construction. Nantie de cette subvention du gouvernement fédéral et d'une autre subvention du gouvernement de la Colombie-Britannique, la société ferroviaire Esquimalt and Nanaïmo s'est engagée, et je cite:

... en toute bonne foi, à conserver et à maintenir ledit chemin de fer et le matériel roulant y afférent en bon état de marche et à exploiter ledit chemin de fer sans interruption et en toute bonne foi . . .

Ayant fait cette déclaration et ayant reçu des subventions du gouvernement de la Colombie-Britannique et du gouvernement fédéral, la société s'est engagée à exploiter, en toute bonne foi, efficacement, et sans interruption ce chemin de fer.

Permettez-moi de vous dire ce qui s'est passé depuis. Je vous laisserai décider, monsieur l'Orateur, si, en fait, le chemin de fer Esquimalt and Nanaïmo, qui a été par la suite acheté par le CP en 1912, a tenu sa promesse. C'est presque un cauchemar. C'est aux environs de 1969 que le CP a commencé d'une façon ou d'une autre, à tenter d'abandonner ce service qu'il avait promis de maintenir puisqu'il avait reçu à cet effet des fonds et des terres, à la fois des autorités fédérales et provinciales.

● (1732)

En 1970, des audiences publiques ont été tenues suite à la demande présentée par l'Esquimalt and Nanaïmo Railway Company en vue de supprimer son service voyageurs. J'aimerais vous citer quelques-uns des témoignages donnés devant la Commission canadienne des transports pour vous donner une idée de la situation. La CCT a déclaré que la E & N n'avait pas fait grand-chose sur le plan de la publicité. N'oublions pas qu'il s'agit d'une compagnie ferroviaire. Il ne s'agit pas d'une simple navette d'une maison à l'autre. En 1969, la E & N a dépensé au total \$150 en publicité pour la ligne Victoria-Courtenay. Je sais que \$150 c'était beaucoup d'argent en 1969. On dit qu'on a dépensé \$150 en publicité pour une ligne de chemin de fer sur l'île de Vancouver. Cet argent a servi à publier un horaire. Voilà tout l'argent que le Canadien Pacifique a dépensé dans l'île de Vancouver pour faire connaître ses services. Cent cinquante dollars, c'est mieux que rien. Mais je

Transport

doute de la sincérité de cette compagnie et je ne pense pas, qu'en fait, elle voulait continuer à exploiter cette ligne. Était-elle prête, désireuse ou capable de faire connaître l'existence de ce service aux gens de toutes les régions du Canada et des États-Unis qui auraient pu l'utiliser à des fins touristiques? Même si l'on a oublié les résidents locaux, il me semble que cette compagnie n'avait nullement l'intention de faire connaître l'existence de ce service aux usagers éventuels.

J'aimerais mentionner ce que la E & N a fait pour maintenir son service voyageurs:

Selon les témoignages donnés à l'audience, de nombreux quais de gare étaient dans un dangereux état de délabrement ou recouverts par la mauvaise herbe; les édifices et abris de gare avaient grand besoin de réparations et toutes les stations étaient fermées le samedi et les jours de congé. L'équipement se réduisait à un wagon diesel RDC-3 composé d'un compartiment à bagages (qui ne transportait pas de bagages, de messageries ou de courrier) et un compartiment pour voyageurs de 48 places. Selon d'autres témoignages les voyageurs devaient parfois s'asseoir dans le compartiment à bagages lorsque tous les sièges du compartiment voyageurs étaient occupés.

Je ne sais pas avec certitude si la E & N était réellement chargée de fournir un service voyageurs. Les gares avaient besoin de réparations. Elles étaient fermées le samedi, le dimanche et les jours de fête. De temps à autre, les passagers devaient être embarqués dans le compartiment à bagages car il n'y avait pas suffisamment d'espace dans les compartiments à passagers. Lorsque j'ai dit qu'il s'agissait d'une véritable histoire d'horreur, je n'exagérais pas. Est-ce là le signe indicateur d'une compagnie qui désire s'améliorer et poursuivre son service de transport des passagers ou est-ce plutôt le cas d'une compagnie qui essaie de se défaire de son service passager en fournissant le pire service possible dans les pires conditions afin d'inciter les gens à ne plus l'utiliser?

La réponse est bien évidente. A cette époque la CCT a établi certains règlements que E & N devait respecter. C'est presque incroyable que la Commission canadienne des transports ait dû rappeler à une compagnie de transports des choses aussi élémentaires que, tout d'abord, elle devait maintenir en bon état toutes ses gares à passagers, abris et quais sur la ligne reliant Victoria et Courtenay en Colombie-Britannique; deuxièmement, qu'elle était tenue de maintenir tous ces abris et gares dans un état de propreté et de sécurité. Qu'y a-t-il de révolutionnaire à dire au Canadien Pacifique de maintenir ses installations dans un état de propreté? La CCT a dû le faire car E & N ne le faisait. Cela revenait à dire aux passagers qu'on ne les désirait pas comme clients et que dès qu'ils cesseraient d'avoir recours à ce service, E & N pourrait alors se présenter devant la CCT et lui rapporter que l'exploitation de cette ligne n'était pas rentable. La CCT s'est trouvée contrainte de dire à E & N qu'elle devait maintenir ses gares et ses abris dans un état de propreté et de sécurité. En d'autres termes, elle n'offrait pas des conditions de sécurité lorsque ces recommandations ont été émises.

Troisièmement, la E & N s'est vu invitée à garder ses gares et ses abris ouverts pendant des périodes suffisantes tous les jours où ses trains 1 et 2 circulaient. Il est proprement ridicule pour la CCT de devoir dire à une société, de transports de garder ouvertes ses gares quand ses trains circulent.