

M. MacDonald (Egmont): Les députés, certes, mais aussi beaucoup de gens qui voyagent ainsi parce qu'il n'y a pas d'autre possibilité. Il n'y en a pas beaucoup qui choisissent vraiment le chemin de fer.

M. Woolliams: Seulement lorsqu'il y a des grèves.

M. MacDonald (Egmont): Surtout lorsqu'il y a grève ailleurs, c'est vrai. C'est sans doute un geste de désespoir. On ne fait absolument rien pour rendre le voyage lui-même plus agréable, soit par les avantages offerts, soit dans l'accueil, si je puis dire, réservé à bord des trains; aucun divertissement n'est offert au cours du voyage.

C'est un fait assez intéressant de l'histoire du Canada qu'à l'époque des premières émissions de radio, soit au cours des années 20, l'un des premiers endroits où l'on pouvait écouter la radio était la voiture-bar d'un train.

M. Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): D'un train du CN.

M. MacDonald (Egmont): D'un train du CN, vous avez raison.

M. Woolliams: Vous et Stan êtes à peu près du même âge.

M. MacDonald (Egmont): Oui, il me le rappelle justement. Comme je le disais, il est fascinant de voir que la radio, ce moyen de communication nouveau et excitant ait logé en premier lieu dans un wagon de chemin de fer. De quelle imagination et de quelle audace faisaient preuve dans les années 20 les gens qui, non seulement ont installé des postes de radio dans les wagons-salons, mais ont même mis sur pied le premier réseau radiophonique. Voilà qui était sûrement une initiative audacieuse de la part d'individus hardis des années 20.

M. Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Il y avait aussi un préposé à l'entretien de ces postes.

M. MacDonald (Egmont): On me rappelle qu'un préposé était chargé de les brancher sur les meilleures émissions du jour. Où sont aujourd'hui tous ces hommes d'imagination et d'audace des années 20? Je dois conclure qu'ils ont 50 ans de plus et qu'ils sont toujours assis derrière les mêmes bureaux que dans les années 20, n'ayant conçu aucune idée nouvelle depuis. Qui songerait à faire une chose aussi dangereuse et hardie que de placer un téléviseur ou un écran de cinéma dans un wagon de chemin de fer? C'est impensable. Ou encore qui songerait à y poster une hôtesse?

M. Woolliams: Ou même un concierge pour nettoyer le parquet.

M. MacDonald (Egmont): De telles suggestions doivent terrifier les responsables du service-voyageurs de nos chemins de fer aujourd'hui. Que sont devenus tous les anciens projets? Ou une institution nationale comme un chemin de fer juge-t-elle inconvenable de divertir celui qui fait un court ou un long voyage autrement qu'en mettant à sa disposition un *Reader's Digest* qui remonte à six mois ou en lui offrant de jouer au bingo à dix heures? Il semble que ce soit là la mesure de leur imagination. Quelque part dans le passé nébuleux et obscur la compagnie ferroviaire a apparemment découvert que le bingo était une excellente chose.

M. Woolliams: CP Air a maintenant le *Playboy*.

M. MacDonald (Egmont): Ma foi, je ne m'embarquerai pas dans cette affaire. Le bingo est un bon divertissement.

[M. Peters.]

D'après les chemins de fer, c'est un jeu passionnant qui comble tous les vœux du public voyageur. Quelle pure et ostensible absurdité!

Il est temps, je pense, qu'on stimule vraiment l'imagination des individus et des groupes qui dirigent nos chemins de fer au pays. A sa façon la Commission canadienne des transports tente peut-être de le faire lorsqu'elle invite le grand public à dire ce qu'il pense de la manière dont les sociétés ferroviaires s'occupent de questions comme l'itinéraire des trains, la fréquence des services, les correspondances, les heures de départ, le service de restaurant, l'organisation et le coût du service de wagons-lits, les tarifs, les service amélioré des places retenues et toute une foule d'autres choses que je ne me donnerai pas la peine d'aborder en ce moment. J'espère sincèrement qu'avant la date limite du 15 avril 1972 annoncée par la Commission canadienne des transports le grand public des Maritimes et des provinces atlantiques lui aura fait parvenir un flot de suggestions de toutes sortes.

Le seul endroit où l'on semble faire preuve de quelque imagination, où l'on vous laisse entendre que les gens aiment réellement voyager par train, se trouve dans la publicité coûteuse des grandes revues ou de la télévision où l'on montre des familles heureuses, souriantes et s'amusant ferme à bord d'un train, dans le wagon-restaurant ou dans le wagon-salon. Rien ne dit clairement ce qui les amuse tant, mais de toute évidence, ces gens s'amuse. Le moment est peut-être bien choisi pour interpellier la direction de la société et lui demander ce qu'elle entend faire pour que les voyages par train, sur de courtes comme sur de longues distances deviennent une aventure excitante.

• (2100)

Les chemins de fer ont tellement de mal à adapter leurs services aux besoins du trafic-voyageurs que la province d'Ontario a décidé d'exploiter son propre réseau ferroviaire pour répondre aux besoins de transport de masse. Elle a inauguré le système Go-transit pour combler les lacunes du CNR dont je pourrais vous citer de nombreux exemples. On pense au service qui fait la navette entre Ottawa et Montréal. Je n'en suis pas un usager régulier, mais bien des députés le sont, et de temps à autre, nous entendons des plaintes formulées en privé et en public au sujet des lacunes de ce service. Des propositions tendant à l'améliorer ont été faites assez souvent qu'elles devraient, me semble-t-il mériter qu'on réagisse.

Je vais passer maintenant à un autre aspect des responsabilités du Canadien National, savoir l'exploitation de traversiers entre l'Île du Prince-Édouard et la terre ferme. Peu de choses revêtent plus d'importance vitale pour un député de l'Île du Prince-Édouard que des traversiers efficaces. Je ne veux pas aborder cette question de façon purement négative. Je voudrais mettre l'occasion à profit pour faire remarquer que l'une des meilleures réalisations du CN, en ce qui concerne ce service, a été le réaménagement complet des têtes de lignes aussi bien à Borden qu'à Tormentin. Les modifications apportées aux installations tant en ce qui concerne les voyageurs que les marchandises, constituent une nette amélioration par rapport à ce qui existait auparavant. On a pris là des mesures importantes pour rendre plus humaines et plus efficaces les conditions de voyage entre l'Île du Prince-Édouard et la terre ferme.