

voyageurs que l'année précédente, bien que notre population ait en même temps augmenté et que nous ayons progressé sur le plan national, on ne peut s'empêcher de considérer l'autre aspect du problème: comment voyage-t-on.

Un des meilleurs exemples serait les lignes d'autobus dans certaines régions et en particulier là où elles viennent en concurrence avec les chemins de fer. Les lignes d'autobus ont assuré un service qui commence au moment où on entre à une gare d'autobus et se poursuit jusqu'à ce qu'on descende à une autre gare. Mes observations indiquent peut-être qu'il faudrait faire un peu de réclame pour les chemins de fer, mais je sais que lorsqu'on entre dans une gare d'autobus, dont plusieurs ont été aménagées entre Toronto et Montréal, on constate qu'elle est dotée d'un équipement répondant aux derniers progrès. Ces gares ne sont pas seulement agréables à l'œil, mais commodes pour les voyageurs qui se déplacent en autobus. Les employés qui les dirigent y ont suffisamment de place pour s'acquitter de leur tâche. Il y a de bonnes consignes. On y trouve aussi des salles d'attente qui, dans certains cas, ne sont surpassées que par des restaurants de luxe. Les lavabos sont modernes et conformes à de strictes règles d'hygiène.

D'autre part, si l'on consulte la page 11 du rapport du National-Canadien de 1955, on y trouvera, au chapitre intitulé "Amélioration du matériel et des services", qui traite, à mon avis, également des gares, le passage suivant:

En 1955, comme les années précédentes, on a affecté des montants considérables aux améliorations du matériel et des installations ferroviaires, afin d'offrir de meilleurs services à meilleur marché. Une grande partie de ce placement ne s'inspire pas uniquement de l'espoir de rentrées immédiates, mais du devoir incombant à la direction de préparer le terrain à une saine expansion. Tous les avantages que rapporteront les dépenses engagées en se conformant à ce principe ne se feront sentir que dans bien des années.

Il est quelquefois bon d'offrir de meilleurs services à meilleur marché. Cela peut se faire dans certains domaines d'affaires. D'autre part,—je parle encore particulièrement de cette région comprise entre Toronto et Montréal, où les voyages par train ont la préférence,—on peut avoir un lit et ses repas dans le train, ce que certaines gens aiment mieux que de voyager par autobus et d'arrêter au terminus. Cependant, les services qui font concurrence aux chemins de fer attirent constamment plus de voyageurs canadiens, comme c'est arrivé il y a quelques années dans le cas des marchandises. Cette tendance s'accroîtra probablement parce que, entre autres choses, les voyageurs se sentirent attirés vers les terminus qui, non seulement flattent l'œil, mais assurent leur

confort. Je pense donc qu'aux immobilisations prévues dans ce crédit devraient s'ajouter des améliorations aux gares et aux services des gares, surtout des améliorations de ces services dans les régions où le trafic-voyageurs présente de grandes possibilités.

Dans cette région comprise entre Toronto et Montréal, en dehors des deux villes métropolitaines, je ne crois pas qu'il y ait une gare dont on puisse être fier. Dans la plupart des cas, les gares sont peu attrayantes et les services qu'on y assure sont insuffisants. Je mentionne la gare de Kingston en particulier. Les politiques et d'autres autorités en parlent depuis plus de 30 ans, mais on a accompli très peu jusqu'ici. Durant la guerre, on a construit un rajout à l'ouest de la gare pour répondre à l'accroissement du service du trafic-voyageurs, alors que tant de soldats étaient postés dans la région de Kingston. Cette partie de l'édifice est en très mauvais état. De fait, l'autre jour, il y avait un trou au centre du parquet de bois dur; on pouvait y passer le pied. Et pourtant, on demandait aux gens de passer par là. La salle d'attente est dépourvue de tout confort.

Je suis souvent allé aux postes de police interviewer des clients détenus; or les salles d'attentes y sont bien plus confortables. Les locaux de bureaux, à cette gare, paraissent trop exigus aux yeux d'un profane; j'ignore comment en jugerait un spécialiste. Il n'y a pas de restaurant; c'est un point à considérer, car la gare occupe un emplacement unique à Kingston. Jadis, elle était bien éloignée de la ville. Du point de vue industriel, la ville l'a maintenant rejointe. Il n'y a pas de service de restaurant, et il ne saurait y en avoir proche car la propriété du chemin de fer occupe environ un quadrilatère et demi à partir de l'emplacement de la gare. Les salles de toilette, je regrette de le dire, seraient considérées comme normales seulement dans un pays à très bas niveau de vie.

En conformité de ce qu'on a noté sous la rubrique "Améliorations à la propriété et au service" dans le rapport du National-Canadien, je demande que le ministre, dans ses relations avec le National-Canadien, souligne à la société que les gares en général devraient être améliorées, surtout à Kingston. Le rythme d'expansion de cette ville est un des plus élevés de son histoire; par expansion, j'entends son essor démographique, l'extension des services militaires dans la région, le développement de l'industrie. Il m'a semblé que la discussion d'aujourd'hui sur ce crédit pourrait très bien être une excellente occasion d'attirer sur la question l'attention du ministre, des fonctionnaires de son ministère et des autres personnes qu'elle est susceptible d'intéresser.