

villes de notre pays. Cette ligne est importante à plusieurs titres. Je pense qu'elle ne cessera de prendre de l'importance au fur et à mesure que la circulation augmentera entre les deux grands centres de Montréal et de Toronto. Cette ligne, qui passe le long de la rive nord du fleuve Saint-Laurent, dessert un grand nombre de petites localités: villes ou villages, qui groupent un grand nombre d'habitants et les industries d'importance variée qui rendent cette région si bien connue. Le parachèvement des travaux d'aménagement du Saint-Laurent augmentera encore l'importance de la ligne.

On a appelé "triangle doré de la province" la partie de l'Ontario qui se trouve au nord du Saint-Laurent, jusqu'à Ottawa et Kingston. On devrait donc, à mon avis, apporter aux services de transport de cette région plus d'attention qu'on n'en a apportée jusqu'à maintenant. Je songe en particulier aux chemins de fer, parce que ces services peuvent constituer le pilier de la mise en valeur industrielle sur la rive nord du fleuve.

A un certain égard, l'aménagement de la voie maritime du Saint-Laurent a suscité beaucoup d'inquiétude aux ingénieurs et administrateurs des chemins de fer. Il a fallu déplacer des villes, des villages et des industries. Il faut rendre hommage aux ingénieurs et administrateurs du National-Canadien de la direction qu'ils ont donnée par leurs connaissances et leur prévoyance, qui leur permettent de faire face à la situation. Le problème a été d'autant plus aigu qu'il a fallu détourner d'autres artères de circulation, ce qui a suscité d'autres problèmes au National-Canadien.

Je suis de cette région et je sais qu'il y a eu très peu de plaintes de la part des habitants à l'égard du travail des représentants du National-Canadien.

Cependant, un fait s'est produit ces derniers jours. Le ministère des Postes a publié un appel de soumissions pour le transport du courrier, par véhicules, de Belleville à Kingston et de ce dernier endroit à Brockville. Il s'agit sans doute d'une amélioration de service pour les Postes, sans quoi on n'aurait pas procédé à un appel de soumissions. Cela va améliorer aussi la distribution du courrier entre Toronto et Montréal, et singulièrement entre Ottawa et Kingston.

Mais cette nouvelle m'indique qu'on n'établira pas un autre train entre Montréal et Toronto, et entre Toronto et Montréal, pour les besoins de ceux qui voyagent entre ces villes, plus particulièrement les hommes d'affaires de villes comme Trenton, Belleville, Nananee, Kingston, Brockville, Prescott et Cornwall, qui souhaiteraient se rendre à Toronto ou à Montréal le matin pour revenir à

la maison le même jour. Un train qui quitterait Montréal le matin à une heure raisonnable et un autre qui quitterait Toronto vers la même heure complèteraient le service actuel, alors que deux trains quittent respectivement Toronto et Montréal vers 4 heures ou 4 heures et demie de l'après-midi pour atteindre la région centrale vers 6 heures et demie et 8 heures de l'après-midi.

Il existe actuellement un service du soir, mais l'adoption de ce service supplémentaire pourrait être plus avantageuse pour les chemins de fer. Cela leur assurerait un plus grand nombre de voyageurs et serait bien accueilli des personnes qui vivent dans la région et qui aimeraient effectuer des voyages quotidiens. Je songe surtout à la possibilité d'améliorer le service du matin, qui atteint maintenant le point à mi-chemin vers 2 heures en allant dans les deux sens et un autre entre 3 et 4 heures, en allant dans les deux sens. Le rapport de 1955 des chemins de fer Nationaux du Canada m'a fait saisir les avantages que comporterait un tel service. Voici ce que je lis à la page 7:

En 1955, le nombre des voyageurs a été inférieur à celui de l'année précédente. Le nombre des voyageurs entre les villes a légèrement augmenté, en dépit d'une diminution du transport des immigrants et des militaires; mais l'augmentation a été plus que compensée par la diminution du nombre des abonnés de banlieue...

Qu'on me permette une courte digression. Dans cette région centrale qui se trouve entre Montréal et Toronto, il y a bien des gens qui travaillent à Kingston. Ils demeurent à Brockville ou à Belleville et s'en retournent chez eux tous les jours. Un bon service leur faciliterait l'accès au travail et décongestionnerait la circulation routière qui est trop forte actuellement.

Le rapport continue:

...conséquence, en grande partie, des modifications du service de banlieue autorisées durant la guerre. L'augmentation de l'achalandage des trains interurbains a témoigné, dans une certaine mesure, de conditions générales plus prospères dans les affaires. Elle provenait également en partie des efforts de la société pour encourager le transport des voyageurs par chemin de fer,—nouvelles normes à l'égard du transport des voyageurs et du service de restaurant, horaires plus rapides des trains interurbains et transcontinentaux, excursions tous frais compris et taux attrayants à l'égard des excursions du milieu de la semaine et de voyages en famille.

Je constate à la lumière des données statistiques relatives aux chemins de fer que le National-Canadien, en particulier, dépend en grande partie des banlieusards pour ce qui est de ses services-voyageurs. Je crois qu'on n'a pas tiré du service de banlieue tout ce qu'on pouvait en obtenir, bien qu'il se prête à l'expansion. Quand on songe que nos chemins de fer rendent de tels services aux voyageurs et qu'il y a eu l'an dernier moins de