

intérêts de sa propre localité ou faisant état de ses responsabilités particulières. Nous nous attendons à ce que les hommes politiques assument ce rôle et, bien entendu, ils le font. Je ne suis pas tellement en faveur des réunions à huis clos, mais c'est là un domaine dans lequel notre pays est susceptible d'obtenir d'excellents résultats si des propositions positives et sujettes à compromis pouvaient être faites à tous les échelons de gouvernement et si toutes sortes d'idées pouvaient être formulées sans l'affrontement qui sans aucun doute se produirait si des représentants des mass media y assistaient.

Une fois la conférence ou les conférences terminées, car il nous en faudrait plusieurs, selon moi, on publierait des communiqués puis on tiendrait une dernière conférence, dans l'espoir d'entendre des propositions sur l'orientation à donner à notre politique de transport. Je ne m'attends pas à ce que ces conférences aboutissent du jour au lendemain à une annonce sensationnelle ni à voir un communiqué à manchettes comme les aiment les journaux et les autres moyens de diffusion parce qu'on peut en tirer d'intéressantes nouvelles. Je crois que ce sera un travail assez ingrat avant qu'on en arrive à des décisions. En fin de compte, il se peut très bien que ce soit au gouvernement fédéral à assumer la direction et à prendre les décisions qui s'imposent en vue d'une politique nationale de transport.

**M. Paproski:** Nous y verrons après les prochaines élections.

**M. Cullen:** Je me demande comment vous allez vous y prendre parce que vous serez alors à Edmonton. Il est fort possible que la conférence tripartite, municipale-provinciale-fédérale, soit la tribune idéale pour discuter de ce problème. Sans aucun doute, à une telle conférence, les sujets financiers et fiscaux domineraient. C'est à prévoir, car je suis convaincu que les municipalités ont besoin d'une plus large part du dollar versé par le contribuable et d'un régime fiscal ou d'un régime de partage des revenus qui leur épargne leur dépendance actuelle presque totale de l'impôt foncier, auquel viennent s'ajouter, évidemment, des subventions provinciales provenant dans une large mesure de la bourse fédérale. Mais en plus des impôts et des finances, les transports devraient sûrement bénéficier d'une haute priorité au cours des entretiens prévus à une telle conférence.

Deuxièmement, le ministère des Transports me paraît trop vaste, car il s'occupe de la terre, de la mer et de l'air, et je recommanderais donc qu'il soit dirigé par un ministre des Transports, mais qu'on lui adjoigne deux ministres d'État, l'un chargé de l'air, et l'autre, de la terre et de la mer.

**M. Baldwin:** Seriez-vous disponible?

**Une voix:** Cherchez-vous un emploi?

**M. Cullen:** Je me sais capable d'occuper ce poste mais je ne le postule pas. J'essaie de faire des suggestions positives.

**Une voix:** Vous vous préparez pour les prochaines élections.

**M. Cullen:** C'est aimable de la part du député de dire que je me prépare pour les prochaines élections car c'est admettre que nous l'emporterons. On pourrait même suggérer la nomination de trois ministres d'État dont l'un serait chargé des transports par terre, l'autre des transports par mer et le troisième des transports par air. Le

[M. Cullen.]

Canada a actuellement la chance d'avoir un ministre des Transports aussi compétent à la barre. M. Tissington décrit très bien la situation dans un article paru dans les journaux Thompson à travers tout le Canada mais que j'ai lu dans l'*Observer* de Sarnia. Le 3 juin dernier ce journaliste écrivait:

Plus je vois à l'œuvre le ministre des Transports Don Jamieson plus je suis impressionné. La plus récente vague d'admiration a fait suite aux réunions du comité permanent des transports et communications. Chaque session, M. Jamieson comparait devant ce comité qui examine les prévisions de dépenses de son ministère pour l'année financière en cours.

Cette comparution annuelle a eu lieu ici-même, l'autre jour, le comité se réunissant le matin, l'après-midi et à nouveau le soir. M. Jamieson était présent aux trois séances, accompagné chaque fois d'un groupe de fonctionnaires de son ministère. On se fera une idée de l'importance et de la portée du ministère des Transports, du simple fait que pas moins de 20 fonctionnaires étaient présents à ces réunions, du sous-ministre jusqu'aux sous-ministres adjoints, aux chefs de diverses directions...

C'est pourquoi je suis d'avis que le ministère est trop vaste et qu'un seul homme ne peut pas en assumer toutes les responsabilités, bien que nous ayons à la barre le ministre qu'il faut. L'article poursuit en ces termes:

De temps à autre, M. Jamieson soumet une question à l'un de ses experts et j'ai l'impression qu'il le fait simplement pour les occuper ou parce qu'il veut reprendre son souffle pendant une minute ou deux après avoir répondu, tout seul, aux dix questions précédentes.

M. Tissington dit en conclusion, que si le ministre n'est pas à même de répondre à certaines questions, peut-être d'ordre local ou d'importance secondaire, il suffit d'un jour ou deux pour que le député reçoive la réponse demandée. M. Tissington déclare aussi qu'il n'y a rien d'étonnant à ce que le ministre des Transports soit si aimé et respecté de ses collègues de la Chambre des communes. Je n'aurais pas dit mieux moi-même.

J'aimerais faire une autre recommandation pour que le ministre des Transports l'étudie. Je crois qu'à l'heure actuelle, le Canadien National a adressé entre 40 et 55 demandes à la Commission canadienne des transports en vue de supprimer le service-voyageurs vers diverses collectivités du Canada. Tout le monde sait que le Canadien National n'a pas l'intention d'abandonner ce service-voyageurs. Mais pour obtenir la subvention qu'il veut, il faut qu'il compare devant la Commission canadienne des transports avec une demande de cessation du service-voyageurs, afin de prouver qu'il a besoin d'une subvention.

Il me semble qu'il serait extrêmement simple de modifier la loi, de sorte que lorsqu'une société ferroviaire veut demander une subvention, elle puisse le faire directement. Ainsi, les municipalités locales, les chambres de commerce, les citoyens, et même, d'ailleurs, les syndicats de cheminots, pourraient tous appuyer la demande de la société ferroviaire, et auraient tout intérêt à le faire. Les avantages que cela procurerait du point de vue des relations publiques sont évidents.

D'autre part, lorsqu'un chemin de fer estime vraiment nécessaire d'abandonner un service-voyageurs, il devrait en faire la demande et dans ces cas-là les municipalités, les chambres de commerce, les syndicats de cheminots, les voyageurs et d'autres pourraient présenter leurs mémoires s'y opposant. Les adversaires du projet pourraient fort bien prouver que le service-voyageurs pourrait être maintenu à condition d'être subventionné et alors le projet passerait dans la deuxième catégorie où l'on prévoit des subventions. Quoi qu'il en soit, le moment est sûrement venu de ne plus obliger les sociétés ferroviaires