

l'acheminement du produit fini coûtent davantage. Elles ne sont donc plus en mesure de soutenir la concurrence comme elles le faisaient jusqu'ici.

Tels sont les résultats qu'à obtenus la Commission des transports du Canada, cet organisme établi par un gouvernement libéral en vue de nous aider à élaborer une politique nationale des transports. Nous aurions dû comprendre...

M. l'Orateur: A l'ordre. Je regrette d'avoir à signaler au député que son temps de parole est expiré.

M. Jack Cullen (secrétaire parlementaire du ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources): Monsieur l'Orateur, j'ai lu avec quelque intérêt, mais sans grand étonnement, la motion présentée par l'opposition officielle en ce jour réservé à l'opposition. On croirait assister à un caucus conservateur présidé par l'aimable député de Prince Edward-Hastings (M. Hees), d'où serait absent le grandiloquent député de Prince-Albert. On a presque envie de sympathiser avec ce groupe dont les membres arrivent si rarement à s'entendre ou même se mettre d'accord.

Le dilemme prend des proportions insurmontables lorsqu'ils essaient de soulever une question sur laquelle ils peuvent obtenir l'unanimité du parti, donc parler de façon positive. La motion dont nous sommes saisis est attribuable sans doute à quelque génie conservateur qui l'a inventée pour un parti qui ne peut se mettre d'accord sur l'orientation à donner à sa politique, un parti qui se révèle de plus en plus incapable d'arriver à un consensus lorsqu'il doit attaquer le gouvernement.

Voilà une excellente motion à débattre. Elle permet à tout député de l'opposition qui prend la parole d'exposer les problèmes de transport de sa région. Il peut ensuite revenir dans sa circonscription et se faire du capital politique en disant à ses commettants: J'ai vraiment dit ma façon de penser au gouvernement. J'espère que ses adversaires, lors des prochaines élections, lui demanderont alors: Après avoir dit son fait au gouvernement, lui avez-vous dit comment remédier à la situation? Naturellement, l'opposition étant ce qu'elle est, esquivera cette question comme elle le fait souvent ici en disant que telle n'est pas sa fonction précise.

Voilà exactement le rôle que l'opposition officielle est appelée à jouer à la Chambre des communes, et c'est pourquoi je trouve qu'une journée de l'opposition est perdue lorsque l'opposition a eu l'occasion d'agir en nous disant ce qu'elle considère comme une politique positive des transports, et qu'elle ne le fait pas. Nous n'en avons pas entendu beaucoup à ce sujet aujourd'hui.

Une voix: Vous refusez d'écouter.

M. Cullen: J'ai écouté le député de Moncton (M. Thomas) que nous ne voyons pas à son siège mais qui est à la Chambre. Je le félicite car il est un des rares membres de l'opposition qui, après avoir proposé une motion lors d'un jour prévu, demeure à la Chambre pendant le reste du débat afin d'entendre ce que les autres députés ont à dire. D'ordinaire, le motionnaire présente sa motion, fait une déclaration à la télévision et nous ne le revoyons plus avant la fin du débat. Le député de Moncton a eu la courtoisie d'écouter ce que les autres avaient à dire. Cet important rôle que l'opposition devrait jouer a été négligé.

En préparant mes notes pour mon discours, je ne savais trop si j'allais parler au milieu ou vers la fin du débat. Je suis certain que quiconque prend le temps et se donne la

peine d'examiner le moindre des discours prononcés par des membres de l'opposition aujourd'hui y découvrira plus de griefs marqués d'un esprit de clocher que d'un sens de l'intérêt national et il aura, je pense, de la difficulté à trouver une véritable orientation dans ce débat même après un examen poussé de ses innombrables critiques.

M. Benjamin: Vous n'écoutez pas.

M. Cullen: Non seulement j'écoutais, mais j'écoutais en silence, ce que le député de Regina-Lake Centre (M. Benjamin) a beaucoup de mal à faire pendant un débat à la Chambre.

Une politique nationale des transports est, naturellement, une chose très difficile à élaborer. De plus, personne ne peut nier les difficultés multiples qui surgissent chaque fois qu'on tente de résoudre ce dilemme. Lorsqu'il s'est adressé au comité des transports et des communications le 25 mai 1972, le ministre des Transports (M. Jamieson) a énoncé ce qu'il considère comme une politique nationale des transports. Le temps à ma disposition ne me permet pas de répéter ce qu'il a dit, mais il y a 17 ou 18 propositions ou commentaires sur ce qu'il a l'intention de faire.

• (2130)

Je recommande à quiconque désire savoir quels sont les objectifs de notre parti relativement à la politique nationale de transport de lire le discours prononcé par le ministre ce jour-là. Il a déclaré que la structure du département a été repensée, que de nouvelles politiques relatives aux ports ont été mises en vigueur, que l'organisation du Conseil des ports nationaux a été mise à jour, que le conseil de la politique nationale aura un rôle de premier ordre lors de l'élaboration de la politique, que la plupart des ports canadiens ont connu leur meilleure année et que tous les ports ont très bien réagi face à la pression exercée par la grève des débardeurs américains. Et ça continue, toujours du bon côté. Le ministre n'a rien laissé passer. Il a présenté ce qu'il appelle notre politique nationale des transports. Aujourd'hui, personne ne s'est porté volontaire pour rappeler ce que le ministre a fait. Bien sûr, la demi-heure qu'on lui a accordée ne lui a pas permis de parler des trois catégories, terre, mer et air de façon à satisfaire tous les partis.

Une voix: Il a quitté la Chambre.

M. Cullen: Oui, il est parti parce qu'étant un ministre compétent il doit assumer d'autres fonctions et d'autres responsabilités, ce qu'il fait admirablement bien. L'un des problèmes auxquels nous nous heurtons dans l'établissement d'une politique nationale des transports est celui de la compétence municipale et provinciale jalousement gardée, ce qui signifie que lorsqu'il doit établir une politique nationale un gouvernement fédéral doit nécessairement être disposé à négocier avec les provinces et probablement avec toutes les grandes agglomérations qui ne sont pas nécessairement d'accord avec leurs propres gouvernements provinciaux quant aux domaines dans lesquels des priorités devraient être établies. Et il ne faut pas oublier les petites collectivités rurales et urbaines. Mais les provinces ont certes la responsabilité de négocier avec ces collectivités et de faire connaître ces différents points de vue lors d'une réunion d'étude sur la politique des transports.

Une réunion de cette nature aurait tendance à s'empêtrer dans les disputes politiques, chacun défendant les