

des pensions du CN ne sont pas des employés du CN, ne sont pas couverts par le régime de pensions des cheminots et ne peuvent donc être reconnus comme représentant les intérêts de tous les employés du CN; que les quatre représentants de la compagnie à la Commission des pensions du CN sont nommés par le conseil d'administration du CN et ne représentent pas les intérêts des employés? Qu'on me permette aussi de rappeler que l'Alberta n'est pas représenté au sein du conseil d'administration du Canadien National. C'est une honte.

Saviez-vous, monsieur l'Orateur, que le président de la Commission des pensions du CN est choisi par le conseil d'administration de cette société parmi les quatre représentants de la compagnie qui font partie de la Commission et qu'il ne représente pas les intérêts des employés? Qu'il n'a même rien à dire au sujet des décisions concernant le régime de pension des employés? Que ce bureau des pensions, contrôlé exclusivement par le CN, ne peut que formuler des recommandations et ne peut pas, de sa propre initiative, prendre une décision importante? Que toutes les recommandations ou décisions de la Commission doivent être soumises au conseil d'administration du CN avant d'entrer en vigueur? Que le CN, en vertu du régime de pension des employés de 1959, ne contribue pas à ce régime une somme égale aux cotisations mensuelles des employés? Que, par conséquent, la caisse de pension des employés a accumulé un déficit de 671 millions de dollars? Savez-vous, monsieur l'Orateur, que par un faux-fuyant—un subterfuge habile, une interprétation détournée—relativement à la loi sur les normes des prestations de pension, le CN a pu réduire à 300 millions de dollars ses obligations sans provision, ce qui représente une perte de 371 millions de dollars pour la caisse de pension des employés?

Je voulais faire consigner au compte rendu certaines de ces questions, parce quelques-unes ont été soulevées plusieurs fois lors de réunions dans ma circonscription. Les gens se préoccupent des régimes de pension. Le député de Winnipeg-Nord-Centre (M. Knowles) a fait état de difficultés dans ce domaine. Sous la direction de MM. Wilf. Macdonald et Jack Pickett, ces gens ont tenté à maintes reprises de signaler au Canadien National les nombreux problèmes qui se sont posés dans notre région. Pour moi, le CN n'a pas accordé à ces réunions l'attention qui leur était due.

• (1730)

Je voudrais consigner au compte rendu, cet après-midi, une déclaration de la Canadian Railway Labour Association, sur la suppression actuelle de services en Alberta et par tout le Canada. Voici:

Bon nombre des critères sur lesquels se fonde la loi nationale sur les transports remontent à la Commission royale d'enquête MacPherson, au cours des années 50. Nous sommes persuadés que plusieurs des conclusions tirées au cours des études effectuées pour cette commission royale ne sont nullement conformes à l'opinion actuelle. On trouve dans la loi une idée préconçue toute faite, lorsqu'il s'agit de considérer la rentabilité comme le critère primordial pour déterminer les exigences du service-voyageurs. Les hypothèses sur lesquelles se fonde la loi détonnent dans le cadre des politiques contemporaines et sont contraires à bien d'autres politiques ministérielles.

[M. Paproski.]

Les fondements de la loi sont inacceptables de nos jours car les Canadiens et leur gouvernement se rendent de plus en plus compte que les critères d'ordre économique, tout importants qu'ils soient et même s'ils sont les plus importants de tous, ne devraient pas l'emporter sur tous les plans. C'est notamment le cas lorsqu'il s'agit des répercussions à long terme d'une initiative quelconque. Le produit national brut, par exemple, nous permet peut-être de juger de façon assez satisfaisante dans l'ensemble du bien-être des Canadiens, mais pour juger de la qualité de la vie, c'est un critère médiocre.

En outre, dans les sciences économiques, et autres sciences sociales on conçoit le coût dans une perspective beaucoup plus vaste, car on s'y rend compte que les prix et profits dans le secteur public peuvent dépasser et dépassent souvent les prix et profits du secteur privé. Se borner aux prix et bénéfices dans l'acception étroite du mot, c'est vouloir insérer une politique dans un cadre irréaliste et à courte vue. La Commission canadienne des transports ne peut pas se borner à examiner les coûts et revenus soumis par les chemins de fer, dans le cas d'un tel service, et à juger de leur valeur comme arguments par rapport à l'opinion publique, au cours d'une audience.

Le gouvernement actuel se montre de plus en plus disposé à envisager les problèmes dans une perspective à long terme et les coûts et bénéfices dans un sens beaucoup plus large, notamment lorsque la question du milieu entre en jeu. Mais son désir de se montrer prévoyant dans ces cas-là présente un contraste frappant avec les critères sous-jacents de la loi nationale sur les transports, sur laquelle se fondent les politiques de transport au Canada.

La politique actuelle contredit, de plusieurs façons, la loi nationale sur les transports. Nous en signalerons simplement deux. La suppression du service de voyageurs restreint la faculté du public de choisir entre différents moyens de transport. La situation ne serait pas grave si ces moyens se substituaient parfaitement l'un à l'autre. Il n'en est pas ainsi, cependant, car, dans bien des cas, ils se complètent sans se remplacer. La mobilité du public est donc restreinte et le coût nécessaire pour assurer cette même mobilité augmente.

En second lieu, la suppression des services de voyageurs encourage le recours à l'automobile au moment où le public et les divers paliers de gouvernement se préoccupent de l'augmentation du coût de la lutte contre la pollution, de l'encombrement, etc. La politique actuelle encourage la suppression du service de voyageurs bien qu'on sache que ce service est le plus commode pour transporter un grand nombre de passagers à l'échelle urbaine, interurbaine et nationale. Nous soutenons que les objectifs de la politique actuellement suivie dans le cadre de la loi nationale sur les transports sont périmés, insuffisants et incompatibles avec la présente situation et qu'il y aurait lieu donc de les revoir immédiatement.

Nous sommes toujours très affligés à la vue de l'injustice qui prévaut dans le partage de l'aide à chacun des deux moyens de transport. Cette situation ne peut qu'envenimer les problèmes exposés ci-dessus et longuement détaillés dans nos mémoires antérieurs. Nous remarquons que notre point de vue à l'effet que le partage injuste de l'aide se fait au détriment des réseaux de transport de voyageurs, a été appuyé par d'autres organismes y compris la Commission canadienne des transports, tel qu'il ressort de son ordre du 29 janvier 1971 relatif à l'interruption du service du «Canadien».

Une ligne de conduite aussi injuste est en même temps tragique. Elle mène à des politiques à court terme, plutôt qu'à long terme, et elle contredit, à notre avis, la première partie de la loi nationale sur les transports.

Voilà ce qu'il en est et ce sont là aussi mes sentiments. J'ai en main une autre lettre que je voudrais verser au compte rendu. Elle m'a été adressée par mes collègues et de nombreux amis dans ma circonscription qui travaillent aux chemins de fer. Je leur porte beaucoup de respect car j'ai été moi-même un surnuméraire qui piquait des crampons avec un marteau de 12 livres. C'était une dure époque. La lettre en question est signée de John L. Pic-