

au profit d'une autre compagnie. De telles rumeurs sont une source d'inquiétude pour les habitants de cette région, pour les expéditeurs, les industriels, etc.

Encore une fois, je prie le ministre des Transports (M. Jamieson) de dire à la Chambre ce que sera sa politique des transports aériens. Si cette politique est arrêtée, je voudrais qu'il dise ce qu'il adviendra des petites lignes. Les longs parcours rentables reviendront-ils tous en définitive à Air Canada? Si oui, qu'il nous le dise. Nous saurons alors comment aborder le problème d'un service convenable sur les courtes distances. Si Air Canada abandonne le service sur de courtes distances, le ministre devrait être en négociations avec des lignes comme Eastern Provincial et Québec Air qui semblent bien préparées à s'en charger. Mais que la politique soit claire et bien définie. Voilà les questions qui nous inquiètent le plus au sujet du bill. D'autre part, on nous demande d'approuver aveuglément des dépenses en l'absence d'une politique gouvernementale des transports bien claire, qu'il s'agisse du trafic ferroviaire, aérien ou routier. Que le gouvernement donne à la Chambre les réponses à ces questions. Nous serons alors en mesure d'en discuter intelligemment au comité avec les autorités du CN et d'Air Canada.

Avant de conclure, j'exprime l'espoir que les représentants d'Air Canada comparaitront devant le comité cette année. Comment pouvons-nous obtenir des réponses d'Air Canada si aucun de ses responsables ne comparait devant le comité? L'an dernier, on ne les a pas convoqués. J'espère que le ministre garantira que les autorités d'Air Canada comparaitront devant le comité permanent pour justifier certaines de leurs initiatives des dernières semaines.

M. Doug Rowland (Selkirk): Monsieur l'Orateur, ce bill nous fournit l'occasion de nous pencher sur un si grand nombre de situations, la plupart lamentables, comme le licenciement de 415 employés d'Air Canada, que l'on ne sait par où commencer. Toutefois, je crois que je manquerais à mon devoir si je ne faisais pas quelques remarques sur l'heureuse déclaration faite par le ministre des Transports (M. Jamieson) vendredi dernier, selon laquelle le CN a augmenté les prestations à ses retraités. Je manquerais à mon devoir en la passant sous silence, car si les chemins de fer ont capitulé, c'est grâce aux efforts soutenus de certains députés pendant de longues années, et ils méritent nos félicitations. A ce propos, j'aimerais mentionner tout spécialement mon collègue, le député de Winnipeg-Nord-Centre (M. Knowles) qui travaille à cette question depuis environ 25 ans.

J'aimerais aussi féliciter particulièrement les députés de tous les partis qui ont fait un excellent travail en préparant le rapport unanime du comité permanent des transports et des communications qui recommandait que le CN prenne des mesures sur la question des pensions. Ce rapport, doublé de la ferme résolution prise par les députés de tous les partis de ne pas adopter ce bill à moins que la pension versée aux employés retraités du CN ne soit augmentée, a sans aucun doute amené la direction du CN à se décider à appliquer bon nombre des recommandations du comité.

Cela dit, il faut rappeler de nouveau à la Chambre qu'il y a encore trois combats à livrer et à gagner avant que

les pensions du CN puissent nous paraître satisfaisantes. Tout d'abord, dans le régime de la Fonction publique annoncé le 19 décembre 1969 et mis en vigueur à compter d'avril de l'année dernière, il est prévu une augmentation de 2 p. 100 par année de retraite avec effet rétroactif, de sorte que par exemple, dix ans de retraite donneraient droit à une augmentation des prestations de pension supérieure à 20 p. 100. Le CN devrait bien, à mon avis, considérer ce précédent en vue de l'appliquer à ses propres employés en retraite.

Deuxièmement, le régime annoncé dernièrement par le Canadien National ne semble pas prévoir d'augmentation de prestations, indexée sur l'augmentation du coût de la vie. Pourtant, cette prévision a été faite dans le cas des fonctionnaires à la retraite et il s'agit d'un précédent dont le CN aurait bien fait de s'inspirer.

Troisièmement, j'estime qu'on devrait prévoir dans le régime de retraite des actuels employés du Canadien National l'indexation automatique de leur pension pour l'aligner sur l'augmentation du coût de la vie. Le ministre a déclaré que cette question allait être laissée au processus de la négociation collective. Je ne peux que dire que le CN ferait bien de ne pas refuser à une demande de ce genre de la part de ses employés actuels à la lumière de précédents de fraîche date.

Je passe maintenant à une autre question qui a été fort débattue au comité des transports et communications et qui maintenant semble devoir y être renvoyée pour étude. Il s'agit de la composition de la dette en immobilisations du CN. Le travail qu'a accompli le comité des transports sur les pensions lui donne d'excellentes références pour ce qui est de l'étude de cette composition de la dette des chemins de fer Nationaux. Depuis son établissement, le CN, peut importe sa position opérationnelle, a toujours déclaré un déficit net à cause de l'énormité de la dette publique dont il a hérité. Je parle de dette publique, et non de la dette des chemins de fer.

• (4.00 p.m.)

Le CN s'est vu écrasé par cette dette énorme lorsque le gouvernement a prudemment décidé de transformer en compagnie publique un ensemble de compagnies ferroviaires en faillite, non pas avec le souci principal de fournir des services publics indispensables mais plutôt pour éviter à certains de ses amis politiques de subir de graves pertes financières.

C'est ainsi que le gouvernement paye quatre fois la valeur réelle des actions et que depuis les chemins de fer versent des intérêts sur ce qui était fondamentalement un investissement désastreux.

Il est temps que l'on remette cette dette au CN et que celle-ci soit traitée comme elle doit l'être c'est-à-dire comme une dette publique. De cette façon le gouvernement, la Chambre et le public connaîtront finalement la position financière réelle du CN. C'est ce qu'on aurait dû faire depuis longtemps et ce que recommandera certainement le comité permanent des transports et des communications lorsqu'il sera saisi du problème.

Je suis certain que des députés ont, comme moi, reçu des lettres protestant contre la suppression des trains n° 7 et 8 du CN. Je suis parfaitement d'accord avec les