

Il y a toutes sortes de petites dispositions de ce genre qui mettent les veuves dans une situation encore pire. J'affirme que la pension des survivants devrait être la même dans les deux cas. J'irais jusqu'à proposer de la porter à 90 p. 100 pour le mari s'il vit encore et la même chose à sa veuve si elle lui survit. Que l'on ajuste les cotisations au besoin, mais tâchons d'atteindre l'égalité.

Si c'est trop demander d'un seul coup, commençons au moins par augmenter le pourcentage de la pension payable à la veuve. Le fait d'accorder 100 p. 100 de la pension au mari et seulement 50 p. 100 à l'épouse ne correspond pas du tout aux critères modernes de justice et de décence. Je sais bien que c'est la règle générale pour bien d'autres régimes. On a pour principe dans la Fonction publique de n'accorder que 50 p. 100 de la pension à la veuve du bénéficiaire.

Dans le cas du régime de retraite des députés, lorsqu'un ex-député à la retraite meurt, sa veuve reçoit 60 p. 100. Et ce n'est pas encore suffisant. Ce n'est pas égalitaire, 100 p. 100 pour lui et 60 p. 100 pour sa veuve. Ayant voté 60 p. 100 pour nos veuves, nous ne devrions pas régler à 50 p. 100 pour les veuves de fonctionnaires ou des travailleurs des chemins de fer. Les employés des chemins de fer, par l'entremise de leurs syndicats, associations de retraités, etc., demandent 75 p. 100 pour leurs veuves. Ce serait un progrès et nous devrions insister pour l'obtenir j'espère que cette demande sera honorée un jour.

Il y a certainement lieu d'augmenter les pensions des veuves. Même sans aucun changement actuariel, je ne vois aucune raison qui nous empêche de stipuler que les veuves continuent de recevoir 100 p. 100 pendant un an ou deux, jusqu'à ce que le rajustement soit effectué. Nous sommes dans un pays où les femmes doivent jouir des mêmes droits que les hommes. Samedi prochain sera la journée internationale de la femme. C'est l'occasion de faire plus que de leur dire de belles paroles. C'est l'occasion de faire régner une véritable égalité et une plus grande justice. Le domaine où je voudrais qu'il y en ait davantage, c'est celui des pensions. Les chemins de fer ont été injustes envers les veuves de leurs employés. Nous devons veiller à ce qu'ils ne le soient plus.

Telle est mon idée là-dessus. Elle n'est pas nouvelle. Je l'ai maintes fois exprimée. Elle est d'actualité, alors que nous sommes à restructurer les finances du CN. Elle est d'autant plus d'actualité que nous savons depuis environ une semaine que le CP a les moyens de verser un salaire de \$330,000 par année, alors qu'il ne verse qu'une allocation de retraite de \$83 par mois au père du président qui a précédé celui-ci, un homme qui a pourtant donné sa vie à la compagnie. La même histoire se répète à tous les échelons pour les cheminots canadiens. Ceux-ci méritent un meilleur sort. C'est ce que le Parlement devrait dire aux sociétés ferroviaires, alors que nous examinons ce bill.

M. Peter P. Masniuk (Portage): Monsieur l'Orateur, je suis heureux de pouvoir intervenir aujourd'hui dans le débat du bill C-17 visant à modifier la loi sur la révision du capital des chemins de fer nationaux du Canada et la loi sur les chemins de fer. Le bill à l'étude n'est peut-être pas aussi controversé que certains autres dont nous avons discuté ici, mais je ne pense pas que l'on devrait en précipiter l'étude à la Chambre et l'adopter tout simplement pour cette raison. Voici la troisième fois que les Chemins de fer nationaux du Canada demandent

Loi sur les chemins de fer

au Parlement de remettre de leur dette et bien que nous, de notre parti, soyons bien disposés en faveur de leur cause, il y a des aspects de ce bill qui nous inspirent des réserves.

Le bill C-17 nous invite à exonérer le CN d'une dette de 808 millions qu'il a constatée envers le gouvernement. Il nous invite également à annuler la part de 4 p. 100 d'actions privilégiées que possédait jusqu'ici le gouvernement. Le premier ministre (M. Trudeau) a soutenu que cette mesure épargnerait 100 millions de dollars aux contribuables canadiens. Il s'agit du total de la dette en souffrance pour le reste de l'année financière, c'est-à-dire jusqu'au 31 mars, de même que ce que le gouvernement devrait être obligé d'acquiescer pendant l'année financière 1978-1979. Voilà qui paraît impressionnant, monsieur l'Orateur, mais il faut considérer cette somme au regard des 65 millions de dollars d'intérêts que nous fera perdre la remise de cette dette.

Ce projet de loi est, bien sûr, essentiellement un bill de réorganisation financière du CN. Les actions privilégiées de 1.5 milliard de dollars que possède actuellement le gouvernement sont transformées en actions ordinaires, et on prévoit le versement par le CN d'un dividende annuel. Ce dividende est fixé à 20 p. 100 du revenu net, mais je doute qu'aucun de nous ne le voit jamais, car il n'est payable qu'une fois les amortissements, les intérêts et les impôts payés.

Comme principal résultat, ce bill évitera au CN d'avoir à s'adresser constamment au Parlement pour les subsides qui servent à combler ses déficits et à remettre ses dettes. C'est ce qui s'est produit en 1933, à peine dix ans après l'apparition du CN comme réseau ferroviaire uni. Nous devons, par ailleurs, les efforts législatifs pour cette réalisation à un ancien député de la circonscription de Portage, le très honorable Arthur Meighen, en 1919.

Seulement quelques années après ce premier appel en 1933, le CN a comparu devant le Parlement de nouveau, en 1937, demandant une autre remise de dette. La première fois il s'agissait de 1.2 milliard de dollars; la deuxième, de 1.8 milliard. Même aujourd'hui, ces montants sont très élevés. Il y a 40 ans, ils étaient astronomiques. Maintenant, en 1978, il s'agit d'une dette de tout près d'un milliard de dollars: de 808 millions. Personnellement, j'estime que cette situation est tout à fait inacceptable.

Nous avons l'intention de proposer au comité des amendements visant à rendre la compagnie, par l'entremise de son conseil d'administration et le chef de son exécutif, plus comptable au Parlement. Pour ce qui est de rendre des comptes, d'être responsable, le gouvernement actuel a lamentablement échoué dans le domaine des chemins de fer, surtout ceux de l'Ouest. Le 16 mai 1973, le juge en chef Emmet Hall a publié le premier volume de son rapport, *The grain and the chemins de fer dans l'Ouest canadien*. Une des recommandations importantes de ce rapport était que 1,813 milles de lignes d'embranchement dans les prairies pouvant servir au transport et importantes pour la région devraient être réaffectées au réseau ferroviaire de base, qui est garanti jusqu'à l'an 2,000, et que 2,165 milles de lignes d'embranchement dans les prairies soient abandonnées au cours de la période de 1977 à 1981. La commission a aussi recommandé que les 2,344 autres milles de lignes dont l'avenir est incertain soient confiées à un nouvel organisme devant s'appeler l'Administration des chemins de fer des Prairies. Les besoins détermineraient combien de ces