

l'Ouest ou les provinces de l'Atlantique certains des emplois les plus spécialisés qui ont tendance à se concentrer de plus en plus au centre du pays. Dans le cas qui nous intéresse, Winnipeg semble le meilleur endroit en raison de sa longue association avec Air Canada et de sa situation centrale. J'aimerais voir au moins une fois un ministre dire à Air Canada de faire quelque chose. Je ne pense pas que le ciel nous tomberait sur la tête.

J'ai passé beaucoup de temps à tenter de démontrer que le gouvernement devait mettre au point une politique nationale de transport permettant de faire du transport un instrument de politique nationale efficace. A mon avis, après avoir produit un document de discussion bien documenté et de préférence un projet de loi, la première étape consisterait à modifier la loi établissant la Commission canadienne des transports de façon à mettre l'accent sur le service au public plutôt que sur l'aspect rentabilité. Cela fait, on ne risquerait plus de voir les considérations économiques du transporteur mises sur le même pied que le confort et les besoins du public, comme lorsqu'on a permis dernièrement à la Transair-Mid-West d'abandonner son parcours Brandon-Dauphin-Yorkton ainsi qu'on en a déjà parlé. Il va sans dire dans ce cas que Transair a obtenu la ligne très rentable Winnipeg-Toronto non pas pour faire une concurrence supplémentaire à Air Canada, mais plutôt à titre de subvention pour lui permettre de conserver d'autres lignes moins rentables.

● (2100)

Il en va de même pour le CN et d'autres compagnies de chemins de fer. La loi doit stipuler clairement à la Commission canadienne des transports que son rôle ne consiste pas à opiner gentiment du bonnet lorsque les chemins de fer lui présentent des arguments pour prouver que tel ou tel embranchement, tel ou tel service-voyageurs, est déficitaire et devrait donc être abandonné. En fait, le rôle de la CCT devrait consister à signaler aux compagnies de chemins de fer que les importantes cessions de terrain et de droits miniers que leur a faites le public canadien visaient à leur permettre d'offrir un service au public et que les pertes éventuelles du service ferroviaire devraient être épongées par les bénéfices des placements qu'ont permis ces terres et ces droits miniers.

Nous avons depuis trop longtemps des gouvernements qui évaluent le rendement des sociétés de la Couronne qui s'occupent de transport uniquement en fonction de leur bilan; il est temps que nous commençons à évaluer leur rendement par rapport aux services qu'elles offrent au public et la mesure dans laquelle elles permettent la réalisation des objectifs nationaux.

Il y a tant de secteurs relatifs à l'exploitation d'Air Canada et du CN qui appellent des commentaires que le problème ne consiste pas à trouver ce qu'il faut dire, mais plutôt ce que l'on peut laisser de côté. Que fait le gouvernement, par exemple, au sujet de l'entretien insuffisant de l'infrastructure des voies de chemins de fer par le Canadien National? Pourquoi le CN ne consacre pas une plus grande part de ses ressources à la recherche et au développement d'un moyen de transport ferroviaire rapide entre les villes? Pourquoi, en l'occurrence, le gouvernement, qui offre une subvention de 80 millions de dollars pour la création d'avions à décollage et à atterrissage court, ne dépense-t-il pas des sommes équivalentes pour améliorer le transport par chemin de fer entre les villes? Les avantages possibles, en termes de rentabilité, sont tout aussi grands, compte tenu de l'intérêt accordé au transport ferroviaire dans le reste du monde.

Canadien National et Air Canada

Je pourrais continuer comme cela longtemps, mais je me contenterai de signaler une autre question aux députés et notamment au ministre à savoir le sort des cheminots retraités. Depuis quelque temps déjà, l'Association des retraités des chemins de fer a attiré notre attention, celle du public et celle des chemins de fer et des syndicats de cheminots sur la nécessité d'améliorer les pensions. J'espère que le ministre du Travail (M. Munro) jugera bon de nommer une commission d'enquête ou d'étendre le mandat de la Commission Deutsch qui tente actuellement de déterminer la valeur réelle du régime de pensions des chemins de fer, ou pour créer une autre commission qui étudiera tous les problèmes reliés aux pensions des cheminots. Cette proposition a déjà été faite à la Chambre au ministre du Travail et ce dernier a dit qu'il comptait lui accorder toute son attention. Je vois qu'il hoche la tête et j'espère que cette attention se traduira par des mesures concrètes dans un proche avenir.

Après tout, les demandes de l'Association des retraités sont relativement modestes et ne vont pas à l'encontre du bill sur les pensions récemment adopté à la Chambre pour modifier la loi relative à la sécurité de la vieillesse, au supplément du revenu garanti, à la pension de la Fonction publique et d'autres mesures. Nous avons tous reçu des cartes énumérant les désirs de l'Association des retraités des chemins de fer du Canada. Je pense qu'il vaut la peine de préciser quelles sont ces demandes. D'abord une pension de 2 p. 100 avec effet rétroactif à compter de l'entrée dans le service; ensuite une indexation sur le coût de la vie et une augmentation minimum de 2 p. 100 par an; troisièmement, la retraite anticipée volontaire sans pénalité; quatrièmement, des prestations plus importantes pour les héritiers; et, cinquièmement, une amélioration des régimes de pensions en conformité avec les dispositions de la loi de 1970 sur la pension de retraite de la Fonction publique et ses modifications.

Il s'agit là de revendications bien raisonnables que, à mon avis, le CN est en mesure de satisfaire et que le CP peut satisfaire en grande partie. Le CP en a les moyens, mais toute mesure gouvernementale aura malheureusement moins de poids sur les décisions du CP. Dans les années antérieures, le ministre des Transports (M. Marchand) nous a assuré au cours de débats semblables à celui-ci qu'il ferait tout en son pouvoir pour amener les compagnies de chemin de fer à hausser les prestations versées aux pensionnés. Avec l'appui de la Chambre, il a réussi par le passé à user de son influence pour obtenir certains avantages pour les pensionnés, avantages parfois substantiels. J'aimerais bien que le ministre des Transports nous dise qu'il va prendre un engagement semblable, avant que nous permettions au débat sur ce bill de prendre fin.

● (2110)

[Français]

M. Eudore Allard (Rimouski): Monsieur le président, notre pays connaît un développement très remarquable. Ceci est encourageant pour nous tous, et à tous points de vue. De plus en plus, il est normal que les transports et les communications entre les citoyens et entre les divers endroits du pays se développent aussi au même rythme que la population et la production des biens et des services nécessaires à tous les Canadiens.

Si le développement du Canada se fait par le travail des citoyens, grâce aux ressources naturelles presque illimitées, il est nécessaire que le gouvernement s'occupe de financer le développement ou la création d'organismes de