

L'Ajournement

La Loi de 1985 sur les normes des prestations de pension, qui est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1987, prévoit diverses mesures tendant à mieux garantir la solvabilité des régimes de retraite assujettis à la réglementation fédérale. La Loi établit des normes minimales à l'égard des régimes de sociétés placées sous l'empire du gouvernement fédéral, comme Air Canada, filiale d'une société d'État.

En vertu de cette loi, les gestionnaires des régimes de retraite sont tenus de protéger les intérêts des cotisants.

Dans son dernier rapport, le vérificateur général signale que la solvabilité des régimes de retraite revêt une importance capitale pour les Canadiens. Afin de mieux protéger les intérêts des Canadiens, il recommande que le Département des assurances, qui régit tous les régimes enregistrés de retraite des fonctionnaires fédéraux, effectue des examens indépendants. A l'heure actuelle, le département contrôle quelque 750 régimes qui réunissent 600 000 cotisants. Il s'agit évidemment d'une tâche énorme. Selon le vérificateur général, il y a risque que les méthodes de surveillance en vigueur à la division des normes des prestations de pension ne lui permettent pas d'exercer un contrôle suffisant de la solvabilité des régimes de retraite.

Il recommande au Département des assurances d'entreprendre une révision globale de ses méthodes de surveillance actuelles des régimes de retraite. Il lui recommande, en particulier, d'examiner l'opportunité des méthodes de surveillance des actifs des régimes de retraite.

Nul doute que la Loi de 1985 sur les normes des prestations de pension nous donnera la garantie formelle que les régimes de retraite assujettis à la réglementation fédérale satisfont aux normes minimales. Les Comptes publics du receveur général renseignent constamment le public sur les états financiers de sociétés d'État comme Air Canada. Les données contenues dans les Comptes publics servent à rédiger le rapport annuel de la société.

A l'échelle régionale, les retraités d'Air Canada peuvent compter sur les services de représentants d'un bout à l'autre du Canada. Ces personnes entretiennent des contacts étroits avec le siège social de la société.

Pour l'instant, Air Canada a été incapable de se servir de la caisse de retraite pour vendre ou investir, car non seulement il est illégal de retirer des sommes quand il existe un passif non consolidé, mais encore cette mesure aurait pour effet d'augmenter la dette. Quoi qu'il en soit, une surveillance actuarielle étroite aurait empêché semblables déboursés.

Pour terminer, je voudrais dire que j'ai été heureux de pouvoir m'adresser à la Chambre, mais surtout de pouvoir faire rapport à mes électeurs de Fraser Valley-Est sur ce sujet. Ils doivent non seulement être rassurés qu'ils n'y a pas de fonds excédentaires dans la caisse de pension d'Air Canada, mais aussi informés qu'il n'y a aucune raison de s'inquiéter au sujet des responsabilités non capitalisées.

M. David Kilgour (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Madame la Présidente, je remercie le député de Fraser Valley-Est (M. Belsher) de son intervention à propos de cette importante question. Je suis persuadé que les employés en retraite d'Air Canada lui en sauront gré.

• (2105)

L'administration a fait savoir au ministre qu'il y a un rapport annuel sur la caisse de pension. Ce rapport est remis au comité des pensions, constitué de représentant des employés, des retraités et de la société. Le rapport n'est pas distribué à tout le monde, mais les renseignements sont à la disposition de tous les groupes intéressés par l'intermédiaire de leurs représentants au comité. Je rappelle au député et à tous ceux que cela intéresse que le ministre des Transports (M. Crosbie) a dit clairement que ceux qui éprouvent des difficultés à obtenir les renseignements voulus pouvaient communiquer avec lui et «qu'il verrait à ce qu'ils les reçoivent». Il leur suffit de s'adresser au ministre et il s'assurera qu'ils reçoivent copie du rapport.

Air Canada a également fait savoir que la politique de la société consiste à faire des modifications *ad hoc* dans la pension de ses retraités en fonction de certains facteurs tels que les résultats financiers, le taux d'inflation, le rendement des investissements de la caisse. Au cours des huit ou dix dernières années de tels paiements ont été faits régulièrement. Le Conseil d'administration d'Air Canada a récemment annoncé à tous les employés le rajustement pour 1986.

J'espère que ces quelques remarques répondent à la question du député.

LES PORTS—VANCOUVER—A) ON DEMANDE DES FONDS POUR AMÉLIORER LES INSTALLATIONS. B) ON DEMANDE DE CRÉER UN COMITÉ DES USAGERS DU PORT

Mme Margaret Mitchell (Vancouver-Est): Je désire revenir sur la question que j'avais soulevée à la Chambre le 17 novembre 1986 au sujet du port de Vancouver qui se débat avec de très urgents problèmes. Il a désespérément besoin d'installations améliorées pour être compétitif.

J'avais demandé au vice-premier ministre (M. Mazankowski) de m'assurer que le gouvernement fédéral prendrait une mesure positive qui ne serait pas seulement une réaction au conflit de travail qui faisait rage à l'époque, mais contribuerait réellement à la mise en valeur à long terme du port. Dans un premier temps, je demandais que l'on améliore les installations du port, plus particulièrement, que l'on y ajoute les trois grues dont on a tant besoin. On devrait également en améliorer les installations ferroviaires pour faire concurrence à celles des États-Unis qui sont particulièrement bien adaptées au transport des conteneurs.

Deuxièmement, nous demandons que l'on forme un comité des usagers du port ou que l'on travaille avec le groupe de Vancouver pour mettre sur pied un comité qui évaluerait sérieusement les problèmes, les options possibles et les priorités afin de garantir la survie à long terme du port de Vancouver et sa compétitivité. J'ai présenté ces demandes au plus fort du conflit de travail, lorsque l'association des employeurs maritimes avait décrété un lock-out contre le Syndicat international des débardeurs et magasiniers du port de Vancouver. Malheureusement, une loi fédérale draconienne est venue mettre fin à ce conflit et cette loi nous a laissé dans une grande inquiétude parce qu'elle a mis en péril les droits à la négociation collective dans le secteur en cause.