

6. les règlements du Régime de pensions soient amendés de façon à rendre possible les négociations réelles touchant les règlements dudit régime;

7. l'accroissement des argents de pensions dans le Fonds de pensions en régie, soit étudié à fond au moyen d'une enquête indépendante visant l'épanouissement d'un excédent; et,

8. la Compagnie s'occupe immédiatement de suppléer aux pensions des pensionnaires actuels.

Monsieur l'Orateur, de toutes les régions du pays, des représentants de retraités sont venus étaler leur misère, disant qu'ils en avaient assez et que le sort qui leur était réservé était vraiment inhumain.

Convaincus qu'ils ont malgré eux financé la caisse électorale du parti libéral, qui avait promis l'instauration d'une société juste, ils espèrent qu'ils seront considérés et recevront leur part. Ils ne demandent pas la part de taxes de toutes sortes qui sont prélevées, mais simplement ce qu'ils ont payé, comme ils auraient droit de s'y attendre dans une société honnête.

Par leurs témoignages, les retraités du Canadien National ont, depuis un an, soulevé un coin du voile. Je pense que la période de «cache-cache» avec les deniers publics a déjà trop duré.

En ce qui regarde le fonds de pension des retraités du Canadien National, il est évident que la pollution a atteint le stade du danger, car cette société est une compagnie de la Couronne, financée par les deniers publics. Je crois que les contribuables ont également droit de connaître tout à son sujet, et que tous les députés sont d'accord pour reconnaître que si nous ne pouvons en venir à une administration honnête des compagnies de la Couronne, il est vain de parler de société juste.

Pour le gouvernement, qui a peut-être vendu son silence, je pense qu'il est temps de se racheter par l'application des mesures qui ont été proposées par les principaux intéressés.

• (3.20 p.m.)

[Traduction]

M. l'Orateur suppléant: A l'ordre. Avant de donner la parole à un autre député, je devrais peut-être faire connaître ma décision sur l'amendement du député de Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo (M. Howe).

Lors du dernier examen par la Chambre du bill C-186, soit le 30 novembre 1970, le député de Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo a proposé l'amendement suivant:

Que le bill C-186 ne soit pas lu maintenant pour la 2^e fois étant donné que la Chambre est d'avis qu'elle ne saurait approuver le principe d'accorder des garanties financières ou des subventions aux chemins de fer Nationaux sans que l'Auditeur général du Canada soit nommé tout au moins vérificateur conjoint du CN.

A cette occasion, j'avais dit que je souhaitais examiner cet amendement du point de vue de la procédure, mais avant que je n'en aie eu le temps, nous en étions arrivés à l'heure réservée aux initiatives parlementaires et, par la suite, le débat sur le bill C-186 avait été ajourné du consentement unanime de la Chambre. Depuis lors, c'est la première fois que ce bill est étudié par la Chambre et, si elle y consent, je pourrais peut-être profiter de l'occasion pour me prononcer sur cet amendement du point de vue de la procédure.

Il me semble—et je me rends bien compte que c'était là l'intention du député qui l'a proposé—que s'il était

adopté, cet amendement aurait pour effet de modifier l'article 15 du bill qui prévoit la nomination de vérificateurs. Tel qu'il a été proposé, cet amendement prévoirait «que l'Auditeur général du Canada soit nommé tout au moins vérificateur conjoint du CN». L'objet de l'amendement est clair, mais je dois me demander s'il est conforme à la procédure.

Sans vouloir offenser le député qui a proposé l'amendement, je trouve qu'il ne peut être considéré comme un amendement motivé et accepté à ce stade de nos délibérations, pour deux raisons. Premièrement, il semble que l'amendement proposé ne s'oppose pas au principe du bill. Il modifie la disposition de l'article 15 en substituant un vérificateur à un autre, ou plutôt, en stipulant que le vérificateur nommé à l'article 15, au lieu d'agir seul, agirait de concert avec l'Auditeur général du Canada. Je citerai ici le commentaire 393(3) de la 4^e édition de Beauchesne, sans en donner lecture.

Deuxièmement, il semble que le but du député de Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo soit d'amender un détail du bill, ce qui aurait pu être tenté au comité permanent, ou à l'étape du rapport. Encore une fois, sans donner lecture des passages en question, je renvoie les députés à la 17^e édition de May, pages 527 et 528, et à la 4^e édition de Beauchesne, commentaire 389.

Malgré tout le soin qu'a mis le député à rédiger son amendement, et vu la prudence que la présidence doit exercer pour s'assurer que les amendements sont conformes à la procédure, pour les motifs que j'ai invoqués, je suis d'avis que l'amendement du député ne peut pas être présenté maintenant.

M. Charles H. Thomas (Moncton): Monsieur l'Orateur, une fois de plus, on demande au Parlement d'accomplir la tâche annuelle d'approuver passivement des dépenses pour les chemins de fer Nationaux et Air Canada. La plupart d'entre elles visent des sommes déjà dépensées. On nous demande en outre d'approuver des prêts considérables à ces deux sociétés, voire même de garantir toutes pertes qu'elles pourraient subir au-delà des sommes prévues.

Tout comme, j'en suis sûr, beaucoup d'autres députés, je trouve navrant qu'en présentant ce bill, le ministre des Finances (M. Benson) n'ait jugé bon que de cataloguer les dispositions du bill sans expliquer la politique du gouvernement, étant donné les nombreuses critiques dont le CN et Air Canada ont fait l'objet au cours de la dernière année. Il y a sûrement un ministériel qui pourrait nous dire quelles mesures le gouvernement envisage pour étudier les critiques croissantes que le public fait du CN comme d'Air Canada. Il y a sûrement quelqu'un qui pourrait nous dire si le gouvernement est d'accord avec la décision du CN d'abandonner certaines lignes de service-voyageur et plus particulièrement avec l'intention de la société d'abandonner toutes les lignes qu'elle considère comme non rentables. Pourquoi la rentabilité devrait-elle être le seul facteur à considérer pour décider de l'abandon d'une ligne ferroviaire? Il va sans dire, monsieur l'Orateur, qu'il y a d'autres critères dont on doit tenir compte dans l'élaboration d'une politique nationale des transports.