

Loi sur les chemins de fer

En outre, je voudrais qu'il me dise s'il sait que nous avons consacré 100 millions de dollars à la reconstruction du réseau ferroviaire, que ce programme a été lancé en 1977 et qu'il se poursuit en 1978. Cet investissement ne touche que la ligne servant en majeure partie du transport des grains et qui a fait l'objet d'une subvention.

M. Benjamin: Sur le réseau principal.

M. Lang: Bien entendu, le réseau principal a été construit par le gouvernement conformément au rapport de la Commission Hall. Je voudrais que le député me dise s'il sait que dans ce cas également, le gouvernement a pris la très bonne précaution de signer une entente avec les sociétés ferroviaires par laquelle elles se sont engagées à faire exactement ce qu'on leur demandait en échange des 100 millions de dollars, de telle sorte que toute la somme est employée à la reconstruction.

M. Murta: Certainement que nous sommes au courant. A notre avis, c'est une somme dont le besoin se faisait grandement sentir dans l'Ouest du Canada. Nous croyons également que cet argent est dépensé de façon peu efficace. Le gouvernement ne s'est pas réellement attaqué à certains des problèmes les plus ardues que soulève le rapport de la Commission Hall. Quand j'ai mentionné les subventions aux embranchements, je faisais allusion à ce qui s'est fait jusqu'ici. Notre parti est d'accord avec la recommandation Hall au sujet de la différence entre le taux du Pas du Nid-de-Corbeau et le taux que demandent les chemins de fer pour transporter du grain; à ce sujet, nous croyons que Snively et Hall ont tous deux bien étayé leur recommandation.

M. Stanley Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Monsieur l'Orateur, chaque fois que l'on discute des questions ferroviaires—et cela s'est produit encore une fois aujourd'hui—celle des pensions de cheminots refait surface. Non seulement cela se produit lorsque nous abordons ces questions, mais également chaque fois que la direction des chemins de fer entame des négociations avec les syndicats de cheminots. Il a fallu des années et même des décennies pour qu'on en vienne à discuter des pensions de retraite à la table des négociations et même depuis lors, il n'y a pas eu grand progrès.

Je crois que nous en avons parlé lors d'une session spéciale de dernière heure qui eu lieu à la Chambre des communes à la fin d'août ou au début de septembre 1972, avant que le premier ministre (M. Trudeau) demande la dissolution des Chambres et que nous nous lancions dans la campagne électorale le 30 octobre de la même année. Lors du désaccord qui avait surgi à la Chambre, nous avions soulevé de nouveau sans succès la question des pensions sans succès, mais nous avons arraché au ministre du Travail (M. Munro) la promesse qu'on ouvrirait une véritable enquête pour faire la lumière sur toute la question des pensions des cheminots.

Nous avons donc eu une élection et rien ne s'est fait en ce sens dans les quelques mois qui ont suivi. Lorsque nous sommes revenus au Parlement en 1973, les questions ferroviaires sont revenues sur le tapis et nous avons demandé au ministre du Travail d'instituer une véritable enquête sur la question des pensions des cheminots comme il nous l'avait promis. En juillet 1974, il finissait par le faire. En fait, c'est le 9 juillet 1974 que le ministre du Travail a nommé M. Noel Hall commissaire et l'a chargé d'examiner toute la question des régimes de pensions des chemins de fer canadiens.

[M. Lang.]

● (2052)

Je m'interromps un instant pour signaler que lorsque nous discutons de chemins de fer, nous faisons fréquemment allusion au rapport Hall. Je tiens à signaler qu'il y a deux sortes de rapports Hall, soit les deux ou trois rapports de M. le juge Emmet Hall, et celui que M. Noel Hall a consacré aux régimes de pensions des chemins de fer.

Par suite de l'expérience que j'avais acquise à la Chambre, j'estimais à l'époque que la meilleure façon de se débarrasser de la question des pensions, c'était encore de la confier à une commission d'enquête. Pourtant, j'avais comme l'impression que le ministre du Travail était sincère lorsqu'il disait vouloir résoudre ce problème. J'avais espéré que la nomination de M. Noel Hall au poste de commissaire chargé d'étudier cette question nous permettrait de faire de réels progrès. Je le répète, il a fallu attendre de 1972 à 1974 avant que M. Hall ne soit nommé. Il a fallu attendre jusqu'au 8 septembre 1976 avant qu'il ne soumette son rapport au ministre du Travail. Il a fallu attendre encore quelque temps, jusqu'en 1977 je crois, avant que nous n'obtenions des exemplaires du rapport. Nous sommes maintenant en 1978, et on a fait bien peu de choses pour mettre en œuvre les maigres recommandations du rapport de M. Noel Hall.

Il s'agissait de maigres recommandations, dis-je, mais au moins le rapport contenait-il quelques propositions. En fait, M. Hall a fait une série de propositions particulières concernant le CP. Il a fait remarquer que, dans le cas du CP les conditions étaient bien moins intéressantes que dans le cas du CN, et a estimé qu'il faudrait en premier lieu exiger qu'il relève le niveau des pensions qu'il verse au moins au niveau de celles qu'accordent les chemins de fer nationaux du Canada.

Le rapport ne donne pas à entendre que tout est parfait au CN parce que M. Hall a proposé ce qu'il a décrit comme une caisse du patrimoine dans l'espoir qu'on trouvera le moyen d'améliorer les pensions des cheminots dans les années à venir.

Il serait juste de dire, je crois, que pendant les mois et les années où la commission Hall a siégé, les cheminots, au travail et à la retraite, espéraient des résultats. Mais avec le temps qui passe et devant le peu de résultats obtenus travailleurs et retraités commencent à estimer qu'une fois de plus on les a trahis par le truchement d'une commission d'enquête.

Lorsque nous avons reçu le rapport Hall et commencé à poser des questions à son sujet à la Chambre—et quand je dis «nous» j'entends les députés de mon parti et ceux de l'opposition officielle—comme d'habitude on a été évasif, disant que ces questions seraient réglées par négociation entre la direction et les employés. Le ministre nous a répondu que ses services étudiaient ces problèmes mais qu'il ne pouvait imposer aucune marche à suivre aux sociétés.

Ce qui me surprend toujours, c'est que le gouvernement ait des pouvoirs aussi étendus que variés mais que lorsqu'on lui demande de dire aux dirigeants des compagnies de chemins de fer qu'ils doivent accorder une meilleure part du gâteau à leurs employés ou à leurs pensionnés, il répond invariablement que c'est impossible. Les responsables du Canadian National semblent avoir plus de poids sur le plan national que le gouvernement lui-même. Maintenant que nous étudions un bill tendant à assainir les finances du Canadian National, il convient de conseiller au gouvernement d'entrer en scène et d'insister pour