

Une voix: Ce ne sont pas les sociétés de la Couronne, mais le gouvernement qui fait mauvaise figure.

M. MacKay: Vous avez peut-être raison.

Je voudrais maintenant parler de nos politiques maritimes qui m'intéressent particulièrement, car je suis originaire de l'Est du Canada. Nous savons bien qu'elles sont d'importance primordiale pour le Canada. Nous avons une des littorales les plus étendues au monde et on a manifesté beaucoup d'intérêt au rétablissement de la marine marchande au Canada. Notre pays devrait participer au transport de ses exportations et ses importations. Environ un tiers de nos importations et 40 p. 100 de nos exportations sont transportées par eau. Des navires canadiens, surtout la flotte des Grands lacs, transportent environ un quart de nos importations transportées par eau. Le reste est transporté par des navires battant pavillon étranger. Ce n'est pas une situation saine. Des dollars canadiens—133 millions en 1969, par exemple,—ont servi à payer les frais de port de ces navires. Une grande partie de cet argent pourrait être gardé au pays si le Canada possédait une flotte océanique permettant d'assurer le transport de nos exportations et de nos importations.

● (1630)

Au début des années 70, le Canada avait amorcé l'élaboration de contrats à long terme à des fins d'exportation massive de produits comme le minerai de fer, le charbon et le blé. Selon les prévisions, les exportations de ce genre vont s'accroître constamment tout au long des années 80. Des quantités de produits seront exportés en Orient. Il n'y a aucun motif pour que les navires battant pavillon canadien ne puissent assurer le transport de ces exportations.

Nous, dans notre parti, croyons que nous devrions certainement nous concentrer sur l'établissement d'une flotte marchande canadienne viable. Nous devrions améliorer le service de la garde côtière canadienne afin d'assurer une surveillance et une protection plus complète et plus efficace de l'environnement et des pêches. C'est un besoin réel. J'exhorte aussi le ministre, et j'espère qu'il trouvera ma proposition valable, à établir une flotte de l'Arctique qui puisse assurer dans les régions septentrionales des moyens de transport rentables en vue d'établir de façon plus ferme la souveraineté canadienne sur les eaux du Grand Nord. Je soutiens également que le ministre devrait accorder plus d'attention aux besoins des ports de Churchill et de Prince Rupert, en raison de la possibilité qu'ils présentent de réduire les coûts pour les transporteurs maritimes de l'Ouest.

Je vois que vous êtes sur le point de dire que le temps qui m'était alloué est expiré, monsieur l'Orateur. Je terminerai en faisant la remarque suivante au ministre. S'il présente des mesures législatives en vue d'opérer des changements positifs qui sont essentiels pour la réévaluation de la politique des transports de notre pays, je suis persuadé qu'il pourra compter non seulement sur notre appui, mais sur celui de la majorité des députés de la Chambre.

L'hon. Bryce Mackasey (Verdun): Monsieur l'Orateur, je désirerais en tout premier lieu remercier le député du parti créditiste qui devait prendre la parole à cette minute même de m'avoir permis de prendre la parole avant lui. J'ai un train à prendre; je le remercie de sa coopération et j'espère pouvoir lui rendre la pareille un jour.

Je veux pour le moment aborder deux sujets. Aucun ne prête à controverse et tous deux entrent dans le champ des responsabilités gouvernementales plutôt que de celles de

Politique nationale des transports

l'industrie privée. Les deux situations dont je vais parler peuvent être corrigées. Je n'ai pas l'intention de parler longuement, parce que je sais que des gens ont parlé de ces sujets depuis des années et continueront à le faire. Je suis heureux de voir que le député de Moncton (M. Thomas) est à la Chambre parce qu'il s'intéresse, lui aussi, à la question des pensions des cheminots à la retraite.

Je ne prétends pas être un expert en matière de pensions. Il existe un organisme ou une association qui s'occupe actuellement du problème des pensions. Il s'agit du Conseil supérieur de l'Association nationale des pensionnés du Canada. Cet organisme a à sa tête un ami intime originaire de ma ville, M. Dick Wooraker. Le travail qu'il effectue bénévolement pour défendre les intérêts des retraités lui prend presque tout son temps libre.

Cette question a fait l'objet de plusieurs bills d'initiative parlementaire. Celui qui m'intéresse le plus est le bill C-139, au nom du député de Saint-Boniface (M. Guay), qui contribuerait beaucoup, s'il était adopté, à régler le problème des travailleurs à la retraite. Peut-être le député aurait-il le plaisir de voir son bill adopté au cours de l'heure réservée à l'étude des bills privés, étant donné qu'il ne comporte qu'une modification au règlement.

Le groupe auquel je m'intéresse particulièrement et dont le député de Moncton connaît l'existence, l'association des travailleurs ICR, touche une pension de la caisse de prévoyance que le parlement a instituée il y a fort longtemps. Certains trouvent ce régime merveilleux. Je me souviens qu'au moment où mon père est mort à l'âge de 56 ans, il touchait une pension de \$58 par mois après 41 ans de service continu, y compris ses années de guerre. Je me souviens du dernier chèque qui nous est parvenu et que nous avons dû retourner. Le régime ne prévoyait rien à l'égard des veuves et des enfants survivants. Quelques milliers de travailleurs seulement sont en cause. Il faut blâmer le syndicat de ce qui est arrivé, car il a porté peu d'intérêt à ce groupe qui pour une raison ou pour une autre n'a touché qu'une très modeste pension. C'est dire qu'en atteignant l'âge de 65 ans les travailleurs ont reçu très peu en fait de pension.

Je veux traiter aussi d'autres sujets. Permettez-moi d'ajouter que c'est une loi du Parlement qui avait établi la caisse de prévoyance. Il est vrai qu'en 1935 les cotisants à ce régime ont eu l'occasion d'adhérer à celui du CN. A cette époque il y avait beaucoup de chômeurs et ceux qui travaillaient ne touchaient pas suffisamment de revenus pour se joindre au régime du CN, de sorte que 110 seulement sur 3,000 ont opté pour passer au régime du CN. A la deuxième occasion seulement 86 en 1941 ont effectué ce transfert au régime du CN. En janvier dernier 50 employés qui travaillaient pour le chemin de fer souscrivaient encore à l'ancienne caisse de prévoyance de l'ICR. Je crois savoir que 2,000 pensionnés en retirent actuellement de l'argent.

Par suite de la réduction des effectifs, ce qui est une façon polie de décrire le sort des employés de plus de 65 ans, près de 2,000 personnes faisaient toujours partie du régime en 1972. Quelque 50 autres sont sur le point de prendre leur retraite. Je me demande s'il est possible, pour des motifs humanitaires, sans s'inquiéter des quelques misérables dollars qu'il faudrait dépenser, de faire passer ces 2,000 personnes au régime du CN et de les considérer comme si elles en avaient toujours fait partie? Ne pourrait-on les traiter de la même manière que le seront en fin de compte tous les employés qui prennent leur retraite au CN? Ce sont les laissés pour compte du pays.