

Les membres du comité ont vite constaté qu'il existait au sein des cheminots un vaste courant de mécontentement à l'endroit des régimes de pension du CN.

Le comité a conclu qu'il était injuste qu'un fonds de pension de plusieurs millions de dollars contribués par les employés soit géré par un conseil contrôlé par la compagnie, et qu'il était malvenu que le président de ce conseil fut un administrateur de cette même compagnie, d'autant plus qu'il manquait d'impartialité, qu'il avait un intérêt foncier à sauvegarder la position du CN au détriment de celle des employés et de leurs droits sur leur pension et qu'il faisait enfin preuve d'injustice et de manque de franchise dans ses rapports avec eux à cet égard. Si le comité en est arrivé à cette conclusion fondée sur des faits, c'était uniquement parce que certains d'entre nous avaient rendu la vie intenable au gouvernement lorsqu'il avait essayé de faire adopter cette loi à la Chambre. Nous avons pu lui arracher, malgré lui, son consentement à renvoyer l'affaire devant le comité, sans quoi il n'y aurait pas eu de rapport. Nous nous apercevons maintenant que le renvoi au comité était en réalité un prétexte, et que le gouvernement n'était pas sincère et ne se souciait pas d'obtenir un traitement juste pour les employés.

M. Gleave: Il ne s'en est jamais soucié.

M. Howard (Skeena): Mais c'est ce qu'il avait prétendu à l'époque. Je ne me souviens plus de la charge qu'occupait alors le président du Conseil privé (M. MacEachen), mais je me souviens qu'il avait dit que le gouvernement reconnaissait les difficultés des anciens employés retraités et des nouveaux retraités et qu'il reconnaissait que le Canadien National se heurtait à des difficultés dans sa structure financière. Il a proposé la motion de renvoi au comité, et on a adopté la motion.

Le comité a fait des recommandations et a conclu que le président de la Commission des pensions était injuste et agissait comme un dictateur, et ne se souciait que des intérêts du Canadien National dans la caisse de retraite, au mépris du bien-être des employés. Le comité avait recommandé que les syndicats en cause et que le Canadien National choisissent chacun un nombre égal de représentants qui siègeraient à la Commission des pensions, et qu'un président impartial soit nommé, «sans doute par un ministre de la Couronne».

Cette recommandation est aussi valable aujourd'hui qu'elle l'était alors, monsieur l'Orateur, car le gouvernement qui avait dit qu'il allait prendre des mesures n'en a tenu aucun compte. De toute évidence, le gouvernement ne se souciait que de voler les employés du Canadien National, que de voler les retraités que l'on ne traitait pas avec justice.

Le comité avait fait remarquer qu'il y avait un excédent annuel de quelque 7 millions de dollars. Multipliez ce chiffre par le nombre d'années d'existence de la caisse—le rapport date de 1970, et il y avait donc sans doute aussi 7 millions de dollars d'excédent en 1969, ainsi qu'en 1970 et 1971—et cela donne 21 millions de dollars. Tous les membres de ce comité avaient reconnu qu'il fallait être juste à l'égard des retraités, et avaient recommandé que les 7

millions de dollars d'excédent annuel soient utilisés pour établir un nouveau taux de pension pour les cheminots retraités depuis longtemps dont les pensions avaient été établies en vertu d'un régime moins généreux qu'à l'heure actuelle. Autrement dit, on devait leur accorder une pension suffisante. On n'a pas non plus tenu compte de cette recommandation. Cela veut dire, tout simplement, que le gouvernement vole les gens, et qu'il s'oppose à une recommandation unanime du comité.

Je le répète, monsieur l'Orateur, la question a été renvoyée au comité parce que des députés préoccupés ont amorcé une obstruction et que l'adoption du bill était assortie d'une échéance—la fin de 1969. Rien de précis n'a émergé de cet examen. Le Canadien National, le premier ministre et son entourage de jean-foutre professionnels sur presque tout en ont méconnu les recommandations.

Nous voulons que ce bill suscite un peu d'activité et d'action. Nous ne croyons pas suffisant que les députés se lèvent à la Chambre pour parler des aspects qui les inquiètent dans leurs circonscriptions, si valides soient-ils. Nous savons tous que si le gouvernement prend une décision, il la fera entériner par le Parlement même s'il doit en forcer l'adoption comme cela s'est produit pour la loi de l'impôt sur le revenu. Nous savons que les appels à la logique, au bon sens, à la raison, à la justice et à l'équité tombent dans des oreilles de sourds. Nous savons tous que les discours à la Chambre laissent indifférents les dirigeants du gouvernement parce que leur idée est fixée au préalable—ils sont déterminés à réaliser les intentions du gouvernement et ils ne veulent pas entendre d'autres points de vue.

Nous nous inquiétons aussi des pensionnés, de la structure financière de la société et d'aspects comme l'acheminement des céréales, les taux inappropriés de transport des marchandises, la façon dont le public est extorqué en ce qui concerne les taux de transport des marchandises, les propositions d'abandon des voies ferroviaires, la diminution du service-voyageur et la qualité de ce service. Nous nous inquiétons aussi des servo-centres, des mises à pied et de la ruine qu'entraîne pour les communautés la suppression des gares, des chefs de gare et des services ferroviaires.

• (2150)

J'ignore s'il y a une date limite pour ce bill, si c'est la fin du mois—personne ne l'a encore dit—ou une autre date. Je crois qu'il y a une date limite parce que le gouvernement veut passer à d'autres mesures législatives. Je suis certain que le gouvernement veut faire adopter d'autres bills à la Chambre, sinon ils ne figureraient pas au *Feuilleton* et le gouvernement ne les aurait pas présentés.

Que la date limite soit la fin de ce mois, parce que c'est la fin de l'année financière, ou qu'elle soit en fonction des objectifs prioritaires du gouvernement lui-même, je crois qu'il nous faudrait dire aux partisans du gouvernement qui veulent écouter, ou qui veulent lire dans le hantsard ce qui a été dit, que si nous sommes obligés de faire de l'obstruction systématique pour obtenir l'adoption des recommandations valables et utiles que le comité permanent des transports et des communications a formulées le 8 septembre 1970, je suppose qu'il nous faudra y recourir.