

Le 27 mai 1976, le ministère des Transports a adressé une lettre à la Commission de la Fonction publique, lui recommandant le renvoi de cet employé pour incompétence, conformément aux dispositions de l'article 31 de la loi sur l'emploi dans la Fonction publique. Après 11 ans dans le même emploi, on l'a déclaré incompétent. Cela montre bien que quelque chose ne va pas.

Il est allé en appel devant le Bureau d'appel de la Commission de la Fonction publique. Le président du Bureau d'appel, M. Brazier, a déclaré que la recommandation devait être maintenue. A l'audience, le ministère des Transports s'est appuyé sur les trois rapports d'appréciation défavorables ainsi que sur trois rapports de laboratoire rédigés par M. Shah. Son avocat a fait déposer cinq témoins qui ont tous déclaré qu'il était compétent. Il s'agissait de membres de la profession. Malgré cela, le Bureau d'appel n'a pas accordé grand poids à leurs dépositions.

Il a finalement voulu porter sa cause en appel devant la Cour fédérale du Canada. Mais il a constaté que ce n'était pas possible, car celle-ci n'était pas compétente en la matière.

Après avoir travaillé dans la Fonction publique du Canada pendant onze ans, il se trouve réduit à l'assurance-chômage. Qu'est-ce qu'il demande à la Chambre et au ministère? Qu'on lui fasse reprendre son poste immédiatement. A défaut de cela, qu'on l'affecte à un autre emploi.

Très peu de fonctionnaires ont été traités de la façon dont on a traité cet homme. Avant tout, il demande au nom de tous les employés de l'État que quiconque se trouve dans une situation comme la sienne puisse au moins obtenir réparation par le biais des tribunaux. Nous n'avons rien de tel dans la Fonction publique du Canada.

M. Shah m'a dit qu'il a été victime de discrimination. La plaque portant son nom a été enlevée de la porte de son bureau pour être placée sur celle des toilettes. On a placé sur le babillard une affiche où l'on pouvait voir inscrits avec son portrait les mots «Recherché—mort of vif—de préférence mort». On lui interdit l'usage du téléphone: il ne pouvait faire d'appel ni en recevoir.

On a demandé à M. Shah de se soumettre à un examen psychiatrique. On n'a constaté aucun trouble. Il a été insulté par ses supérieurs. On lui a refusé les mêmes possibilités de perfectionnement qu'aux autres. On ne lui a pas permis d'assister à la fête de Noël. Je ne sais pas si c'est parce que M. Shah n'est pas blanc, mais on ne peut pas lui en vouloir d'avoir cru que certains des incidents qu'il m'a rapportés s'étaient produits pour cette raison. M. Shah est allé devant la Direction des appels (anti-discrimination) de la Fonction publique. Elle a estimé que même si on le tourmentait, il ne faisait pas l'objet de mesures discriminatoires. Dites-moi où est la différence, monsieur l'Orateur?

C'est pourquoi j'ai soulevé la question à la Chambre. Je la soulève de nouveau aujourd'hui, afin que cet homme qui a donné 11 ans de loyaux services à la Fonction publique et qui a été formé dans une université canadienne puisse reprendre sa place à la Fonction publique au lieu d'avoir à se contenter de basses besognes, comme il devra s'y résigner si la Chambre et le gouvernement ne lui font pas droit.

M. Jacques Guilbault (secrétaire parlementaire du secrétaire d'État): Monsieur l'Orateur, voici les renseignements que

nous avons recueillis pour le député de Grenville-Carleton (M. Baker).

M. Shah, analyste des déficiences à l'Administration des transports aériens du ministère des Transports, avait un épais dossier de manques de compétence, notamment pour les fonctions de planification, d'organisation et d'analyse inhérentes à son emploi. Comme ces fonctions représentaient une partie importante du travail d'analyse des déficiences et que la formation et l'orientation n'avaient pas réussi à améliorer son travail, il a été décidé de recommander son licenciement pour cause d'incompétence.

Le cas de M. Shah a été examiné par un comité d'examen ministériel. Ce dernier n'a pas remis en question la décision de mettre un terme à son emploi. Le comité d'examen, composé de fonctionnaires très compétents, a recommandé qu'on lui cherche un autre emploi acceptable.

M. Shah en a alors appelé de la décision. Après une audience de deux jours de treize heures chacun, l'appel a été rejeté. L'affaire fut alors renvoyée à la Cour d'appel fédérale qui a maintenu la décision de la commission d'appel.

M. Shah s'est alors plaint auprès de la direction de l'anti-discrimination de la Fonction publique, qui mena une enquête. On décida alors que la discrimination n'était pas l'un des motifs de son licenciement.

Le ministère des Transports et la Commission de la Fonction publique ont fait de vifs efforts pour trouver un autre emploi à M. Shah, mais en vain.

M. Shah n'a pas touché d'indemnité de départ au moment de son licenciement car sa convention collective n'oblige nullement l'employeur à cet égard. Ses cotisations à la caisse de retraite sont «bloquées» jusqu'à ce qu'il ait 65 ans, aux termes des dispositions de la loi sur la pension de la Fonction publique. Il faudrait modifier la loi pour pouvoir débloquer ces fonds.

Même si nous comprenons la situation délicate dans laquelle se trouve M. Shah, le ministère des Transports et la Commission de la Fonction publique sont convaincus qu'il n'a pas été traité injustement et qu'il a eu d'amples occasions de demander une révision de son dossier.

LES TRANSPORTS—LES SERVICES FERROVIAIRES DANS LA RÉGION ATLANTIQUE

M. Andy Hogan (Cape Breton-East Richmond): Monsieur l'Orateur, j'interviens ce soir à la suite des questions que j'ai posées fin mai au ministre des Transports (M. Lang) à la suite de la publication d'un rapport d'études concernant l'accord sur les transports, conclu le 8 février entre les premiers ministres de la région atlantique et lui-même.

Tout d'abord, je ferai remarquer qu'en répondant à la première question, le ministre a passé entièrement sous silence le fait que, selon la proposition qu'ont approuvée les premiers ministres des Maritimes, la totalité de l'île du Cap-Breton, en particulier la région industrielle de Sydney, fortement peuplée, et la partie est de la Nouvelle-Écosse seront entièrement coupées du reste du continent. Elles ne pourront avoir accès au train transcontinental proposé devant assurer le service entre Montréal et Halifax, si le ministre et les premiers ministres qui ont signé cet accord, y compris le premier ministre de la Nouvelle-Écosse, s'obstinent dans cette voie. La proposition du ministre entraînerait la suppression de neuf services de chemin