

M. Douglas A. Hogarth (secrétaire parlementaire du solliciteur général): Monsieur l'Orateur, comme le député le sait bien, le centre de planification et de recherches sur la sécurité établi par le ministère du solliciteur général n'a pas participé de quelque façon que ce soit à ce qu'on appelle le cas Geoffroy. En prétendant dans sa question que le centre devait donner des conseils au solliciteur général (M. Goyer) au sujet du régime pénitentiaire et de la mise en liberté surveillée, le député a totalement déformé les remarques faites par le solliciteur général le 21 septembre de l'an dernier, en ce qui a trait aux fonctions de ce centre. J'inviterais le député à relire les propos tenus par le solliciteur général à cette époque pour constater que le centre s'occupe d'études et d'analyses de l'information ne se rapportant qu'à la sécurité interne, qu'il ne se préoccupe pas de questions comme celles que le cas Geoffroy a soulevées.

Si le député devait relire attentivement les remarques du solliciteur général, il y trouverait les réponses à bon nombre de questions qu'il a ajoutées ce soir à sa première. Comme il le sait sans doute, le peu de temps qu'on met à ma disposition ce soir et le manque de préavis à ces questions m'empêchent de lui donner une réponse satisfaisante pour le moment. Je conseillerais au député d'assister aux délibérations du comité qui étudiera le budget du solliciteur général (M. Goyer). Il pourra alors obtenir une réponse aux questions qu'il a inscrites ce soir.

• (2200)

Il est assez étrange qu'on soit si peu renseigné à ce sujet. Au moment de la présentation du budget supplémentaire l'automne dernier et de l'étude en comité, aucune des questions inscrites par le député n'a été posée au solliciteur général.

LE TRANSPORT—L'OPPORTUNITÉ D'UN SURSIS À LA FERMETURE DE GARES EN SASKATCHEWAN

M. John L. Skoberg (Moose Jaw): Monsieur l'Orateur, le 29 février, j'ai posé au ministre des Transports (M. Jamieson) une question au sujet de l'opportunité d'un sursis à la fermeture de certaines gares en Saskatchewan, du moins pour le service des passagers. En réponse à ma question, le ministre avait promis de chercher dans le hansard toutes les instances qui lui avaient été faites à ce sujet et d'essayer de leur donner suite. J'espère que le secrétaire parlementaire sera en mesure ce soir de faire part de sa recherche dans le hansard et de nous annoncer qu'il a suivi les suggestions qui lui étaient faites.

On entend beaucoup parler de bonnes relations dans les industries. Le gouvernement et le ministère du Travail font grand état de leur volonté d'instaurer d'excellentes relations entre employeurs et employés. On lit et on entend toutes sortes de vœux pieux touchant les droits des travailleurs et les droits du patronat. Puis, tout à coup, on se retrouve devant une décision de la Commission des transports ferroviaires qui prévoit le déplacement de 56 chefs de gare, neuf préposés et quatre chefs de gare-préposés en Saskatchewan et de quatre chefs de gare et trois préposés en Alberta, tous à l'emploi du Canadien Pacifique.

Que s'est-il passé et pourquoi aurions-nous raison de nous inquiéter après une révision de la part du comité de transport ferroviaire qui a automatiquement ratifié la première décision? La révision s'est faite à trois endroits de la Saskatchewan, à Saskatoon, Battleford et Wynyard, du 1^{er} au 11 décembre 1971. Un commissaire a entendu des

centaines de pages de déposition. Il répétait qu'il prenait des notes, qu'il entendait tous les témoins et que ces témoignages devaient plus tard être examinés par d'autres membres de la Commission, après quoi on prendrait une décision. Le 10 février, la décision en question révoquait la demande de la part du gouvernement de la Saskatchewan et autorisait le Pacifique-Canadien à donner suite à son projet concernant le service-voyageurs le 16 mars.

Que s'est-il passé alors et pourquoi cela s'est-il produit? Le Pacifique-Canadien décida d'agir sans se préoccuper des répercussions sociales d'une telle entreprise. Imagine-t-on traitement plus inhumain à l'égard d'employés qui devaient déménager leurs familles s'ils voulaient les avoir avec eux pour la mi-mars? Vous voyez d'ici la femme pelletant du charbon et sortant les cendres de l'un de ces anciens poêles, tandis que son mari est à des centaines de milles plus loin, et encore, s'il fait partie des 50 p. 100 qui ont été assez heureux pour avoir un emploi. Pourquoi la Commission n'a-t-elle pas songé aux conséquences sociales dans le cas des anciens employés et de leur famille? Quelle est cette société où les gens sont si durement traités par les commissions mandatées et les employeurs?

D'autre part, dans le secteur des Laurentides, au Québec, une ordonnance approuvant le projet de service-voyageurs fut déposée le 17 janvier. Mais le Pacifique-Canadien n'y donnera suite que le 1^{er} mai, ce qui est normal. Pourquoi un tel illogisme dans la mise en œuvre? Le ministre ne pourrait-il apporter sa contribution dans la recherche d'une attitude raisonnable devant ces changements? Le ministre du Travail (M. O'Connell) ou ses spécialistes de l'industrie ne pourraient-ils faire prévaloir la raison et le jugement quand il s'agit de cette compagnie de chemin de fer? Recherchons-nous la paix industrielle ou bien nous en fichons-nous? A n'en pas douter, le gouvernement se doit d'utiliser tous les moyens pour assurer un traitement équitable et convenable; il peut prendre l'initiative et ne pas laisser une décision impitoyable et froide créer l'amertume et le conflit au sein de notre chemin de fer.

Je demande simplement que le gouvernement, le ministre et le secrétaire parlementaire usent de leur autorité pour au moins retarder la mise en œuvre du projet de service à la clientèle à Saskatoon, jusqu'au mois de juin, afin que les familles puissent au moins se préparer à l'interruption qui se prépare manifestement. Qu'on nous ne dise pas que les gens peuvent faire appel de la décision. Sans aucun doute, il y a ample possibilité que des hommes raisonnables se penchent sur une proposition raisonnable. Sans aucun doute, la demande d'un délai de deux mois, dans les circonstances, n'est pas exagérée.

Je demande ce soir au secrétaire parlementaire de faire des instances auprès de son ministre. Je lui demande au moins d'amener le ministre à relire la question que j'ai posée à la Chambre le 29 février et d'essayer de trouver une solution raisonnable, car la situation pourrait dégénérer en conflit direct entre le patronat et la main-d'œuvre. Ni le pays ni l'économie n'en tireraient des avantages.

M. Gérard Duquet (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, je remercie le député de Moose Jaw (M. Skoberg) de me donner l'occasion de répondre à cette question. Je sais que c'est une question importante pour lui et pour d'autres députés.