

[Text]

Senator Turner: Clauses 4 to 13 would establish the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board composed of not more than five full-time members. Are these members going to have practical experience, be university graduates or be a combination of both? Often we had bright men on the CPR who worked in the evenings and went to university during the day. Those were the ideal persons to stop up the ladder, but that never occurred.

Ms. Martin: There is no educational standard specified in the bill. What we are looking at is competence and that competence can come from work experience, not necessarily a university education.

Senator Turner: We used to say on the railroads that every trip was an experience because something different happened on each trip and each day one gained more knowledge. One day you might be rolling 100 cars and another day it could be 50. One day you would be travelling at 80 miles an hour and another day at 60. The workers gained more experience the longer they worked.

Ms. Martin: I could not agree with you more.

Senator Atkins: I have two questions. One has to do with transition. Once the bill is passed, how long do you see it taking before you can integrate all the different organizations so that you can operate under the new authority?

Ms. Martin: We are looking at approximately six months if all goes well. This is why I appreciate your dealing with this bill now so that we can move and have it in operation by the first of the year.

Senator Atkins: My second question, which is more of a general question, has to do with deregulation. We hear a lot about service and maintenance in the airlines. In terms of public perception, there is a feeling that with deregulation risks will be taken in terms of the level of maintenance relative to the equipment that is offered for public service. Are you satisfied that with the move towards deregulation the mechanisms for inspecting and ensuring that the public interest is preserved in this regard are of a high standard so that we do not have these kinds of occurrences we keep talking about?

Ms. Martin: I understand your concern. Certainly, with deregulation we did not deregulate safety. The safety standards are still in place. If they need to be improved, they will be improved, but that was one thing that with deregulation we were very strong on.

Certainly within the scope of this bill we have talked about the fact that there are opportunities for study. If, in fact, this board feels that there is an indication that the standards are not what they should be, then they have the authority to enter into a study to determine whether or not that is the case. That, hopefully, would raise the assurance level of the travelling public that there is someone looking at the standards—other than

[Traduction]

Le sénateur Turner: Les articles 4 à 13 du projet de loi portent sur l'établissement du Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, qui serait composé d'au plus cinq membres à temps plein. Ces membres auront-ils de l'expérience pratique, seront-ils des diplômés universitaires ou les deux? Souvent, CP Rail comptait parmi ses effectifs de jeunes employés brillants qui travaillaient le soir et allaient à l'université le jour. Ces employés étaient tout désignés pour gravir les échelons, mais cela ne s'est pas produit.

Mme Martin: Le projet de loi ne prévoit aucune exigence particulière quant aux études. Ce qui importe, c'est la compétence, compétence qui peut provenir de l'expérience de travail, et pas nécessairement d'études universitaires.

Le sénateur Turner: Nous avons coutume de dire dans les chemins de fer que chaque voyage était une expérience parce que quelque chose de nouveau pouvait se produire; à chaque voyage et chaque jour, on en apprenait davantage. Une journée, le train pouvait compter une centaine de wagons, et le lendemain 50 seulement. Un jour, il pouvait filer à 80 milles à l'heure, et le lendemain à 60. Plus longtemps on travaillait, plus on acquérait de l'expérience.

Mme Martin: Je ne saurais mieux dire.

Le sénateur Atkins: J'ai deux questions à poser. L'une concerne la transition. Une fois que le projet de loi sera adopté, combien de temps faudra-t-il pour intégrer toutes les différentes organisations pouvant exercer leur activité sous la nouvelle direction?

Mme Martin: Il faudra environ six mois, si tout va bien. C'est pourquoi je vous suis reconnaissante d'étudier maintenant le projet de loi afin qu'il puisse être adopté et mis en application dès le début de l'an prochain.

Le sénateur Atkins: Ma deuxième question, qui est plus générale, porte sur la déréglementation. Nous entendons beaucoup parler de services et d'entretien dans les transports aériens. Dans le grand public, la rumeur court qu'en raison de la déréglementation des risques seront pris en fait de niveau d'entretien des équipements offerts pour le service du public. Estimez-vous que, par suite de la déréglementation, les mécanismes d'inspection chargés d'assurer la sécurité du public sont conformes à des normes suffisamment strictes pour que de tels accidents ne se produisent pas?

Mme Martin: Je comprends votre inquiétude. Nous avons certes déréglementé le secteur des transports, mais non celui de la sécurité. Les normes de sécurité sont toujours en vigueur. Si elles doivent être améliorées, nous n'hésiterons pas à le faire. Toutefois, je tiens à ajouter qu'avant la déréglementation nos normes étaient déjà très strictes.

Dans les limites de la portée de ce projet de loi, nous avons certainement parlé du fait qu'il existe des possibilités d'étude. Si, en fait, le Bureau estime qu'en vertu de certaines indications les normes ne sont pas ce qu'elles devraient être, il dispose de l'autorité voulue pour faire une étude visant à déterminer si oui ou non tel est le cas. Cette disposition pourrait rassurer les voyageurs en précisant qu'il existe un organe,