

[Texte]

staff and compensate positions so as to achieve a lean, aggressive company.

These recommendations would at least cause major strife in labour relations and create an unhappy, therefore unproductive, work force, a definite loss of efficiency. However, as stated earlier, we wish to confine our remarks more to safety.

• 1400

In this vein, without regulatory interference, a move contemplated by the rail carriers now would most certainly come to pass. This move, of which we speak, would have unqualified personnel inspecting certain trains at major terminals. Instead of a carman, a person trained for years in the spotting and repairing of defects on rolling stock, inspecting incoming trains, the railways would have running trades personnel fulfil these duties. We, as running trades people, can spot some defects, as I am sure any one of you on the committee could, but our expertise is not in car inspection. If this were to come to pass, many defects would go unnoticed and possibly cause major accidents.

It could be possible for the railways to hire a new class of employee, with less training than what we have, to do this extremely important job, and believe me, since the railways have decided to become a business instead of a responsibility, they are capable of such negligence.

Keeping the preceding remarks in mind, we would like to make the following recommendations to the committee:

Our constant dealings with the current CTC have led us to recommend that any agency replacing same, have appointments made in relation to their transportation experience.

This organization would have complete independence from the Minister of Transport.

That any railway division in this new agency have more field officers than now exist in the RTC, and that these officers not come solely from the ranks of railway management, as is now the case.

A simplified system, by which public and worker inquiries, complaints and concerns could be implemented.

Lastly, but most importantly, the primary direction for this agency be public and worker safety.

We thank you again for this opportunity to address you, and I am ready now to answer any questions you have.

The Chairman: Thank you, Mr. Greenaway. It was a short summary, and I am very appreciative of that. I will throw it open to questions. Mr. Tobin, you indicated an interest?

[Traduction]

personnel et le rémunérer en vue de se donner une entreprise énergétique et économique.

Ces recommandations causeraient, tout au moins, d'énormes conflits de travail et déboucheraient sur une main-d'oeuvre malheureuse, et partant improductive, sur une perte certaine d'efficacité. Cependant, comme nous l'avons dit, nous voulons surtout vous parler de sécurité.

Dans cette veine, sans l'intervention d'un organisme de réglementation, il est désormais presque sûr qu'une mesure envisagée par les transporteurs ferroviaires passerait. Cette mesure permettrait, dans de grands terminus, l'inspection de certains trains par du personnel non qualifié. Plutôt que de confier l'inspection des trains d'arrivée à un wagonnier, qui a appris pendant des années à déceler les problèmes et à réparer le matériel roulant, les chemins de fer laisseraient ces tâches aux itinérants. En tant qu'itinérants, nous pouvons déceler certains problèmes, comme n'importe qui d'entre vous, j'en suis sûr, mais nous ne sommes pas spécialisés dans l'inspection des wagons. Si cette mesure devait être adoptée, un grand nombre de problèmes passeraient inaperçus, risquant de provoquer de graves accidents.

Les chemins de fer pourraient embaucher une nouvelle catégorie d'employées, ayant moins de formation que nous, pour cette tâche extrêmement importante, et, croyez-moi, puisque les chemins de fer ont décidé de devenir une entreprise plutôt qu'une responsabilité, ils sont bien capables de pareille négligence.

Compte tenu des remarques précédentes, nous aimerions faire les recommandations suivantes au Comité:

Nos rapports constants avec le CTCF actuel nous ont amenés à recommander que, dans tout organisme appelé à le remplacer, les nominations se fassent en fonction de l'expérience des transports.

Que cet organisme jouisse d'une indépendance complète face au ministre des Transports.

Que toute division ferroviaire du nouvel organisme dispose d'un plus grand nombre d'agents sur le terrain que l'actuel CTCF, et que ces agents ne viennent pas seulement des rangs de la direction des chemins de fer, comme c'est présentement le cas.

Qu'un système simplifié soit adopté pour donner suite aux demandes de renseignements, aux plaintes et aux préoccupations du public et des travailleurs.

Notre dernière recommandation, mais non la moindre, porte que l'orientation primaire de cet organisme doit être la sécurité du public et des travailleurs.

Nous vous remercions encore une fois de l'occasion qui nous a été donnée de vous parler, et je serais maintenant heureux de répondre à vos questions.

Le président: Merci, monsieur Greenaway. C'était un bref résumé, et je vous en sais gré. Passons aux questions. Monsieur Tobin, vous avez signifié votre intérêt?