

[Text]

year would fit in with the timeframe that will allow us to ensure the point Senator Atkins mentioned earlier. We have to ensure that the travelling public in Canada has an amount of security in their thinking as far as the safety of travel is concerned and I think it is important that this be grouped together. I appreciate your efforts and I know that when we are finished we will have a good bill.

The Chairman: We will take a short recess.

(—Short Recess)

—Upon resuming:

The Chairman: We now have with us Mr. Thorneycroft and Mr. Johnson. I thank you gentlemen for coming today. We are very anxious to hear from you. I am in your hands, Mr. Thorneycroft, as to how you would like to proceed. Would you like to make a formal statement or just an informal statement?

Mr. Thorneycroft: Mr. Chairman, let me first say that it is a privilege to appear before the committee this morning. I do not have a statement and I thought I might make better use of your time if I were to attempt to respond to questions from honourable senators.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Mr. Chairman, I will have to be excused, myself, so, perhaps with your permission, I will go first.

The Chairman: Yes, by all means.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): I noticed that Mr. Thorneycroft was here earlier and he will have detected the area that worries me a little. It seems to me that we are trying to accomplish too much. We are trying to pack too many things into a five person board. They are to be collectively knowledgeable on rail, air, et cetera. These are very complicated fields. What I would be afraid of is that there would be one person, such as Senator Turner, or Senator Sinclair, a former colleague, who would be the rail person, and he or she, under the aegis of the chairperson, would run the show, insofar as the board is concerned. What is wrong with that is that there is a concentration of power. To make things worse, that person might well be a former employee, presumably at a very high level, of the Canadian Pacific Railway or Air Canada. As Senator Turner said earlier, it is by running trains and flying aircraft that you get the knowledge that is required by the bill. I am not saying that knowledge and continuity are not important. They are. However, I just wonder if you can achieve all these things on a five person board. Can you help reassure me?

Mr. Thorneycroft: Well, I am not sure I can help you completely, sir. Obviously my experience is only with the Canadian Aviation Safety Board, which, during my time, has had nine members. I think what is important to realize at the outset—and I am sure you do—is that there is a distinct difference between the professional investigative staff of the agency, and the board as such.

As the Minister of State indicated, the purpose of the board is really to review, to assess and to adjudicate the work that is

[Traduction]

de l'an prochain et, par conséquent, garantira le point mentionné plus tôt par le sénateur Atkins. Nous devons nous assurer que les voyageurs se sentent en sécurité dans leurs déplacements. Je crois que c'est important de regrouper ces choses-là. Je vous remercie des efforts que vous déployez en cette matière et je suis convaincue qu'au terme du processus nous aurons une excellente loi.

Le président: Le comité s'ajourne pour une courte pause.

(Courte pause)

Reprise des travaux:

Le président: Comparaitront maintenant MM. Thorneycroft et Johnson. Je vous remercie messieurs d'être venus aujourd'hui. Nous avons très hâte de vous entendre. Monsieur Thorneycroft, comment aimeriez-vous procéder? Avez-vous une déclaration officielle à faire?

M. K. J. Thorneycroft: Monsieur le président, je tiens à dire pour commencer que c'est un honneur pour moi que de comparaître devant le Comité ce matin. Je n'ai pas de déclaration à faire. Je croyais que le temps du Comité serait mieux utilisé si je tentais simplement de répondre aux questions des sénateurs.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Monsieur le président, comme je dois partir plus tôt, je me permets, avec votre permission, de poser la première question.

Le président: Allez-y, sénateur.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): J'ai remarqué que M. Thorneycroft a déjà comparu devant le Comité et qu'il a mis le doigt dessus la question qui me préoccupe. En effet, il me semble que nous essayons d'en faire trop. Nous essayons de confier trop de tâches à un bureau composé de cinq personnes. Ces personnes-là devront avoir collectivement des connaissances dans les transports aériens, ferroviaires, etc. Ce sont là des domaines très complexes. Ce qui m'inquiète, c'est qu'une personne, comme le sénateur Turner ou le sénateur Sinclair, ou un ancien collègue, devienne l'expert des questions ferroviaires par exemple et que, sous l'égide du président, cette personne domine toute la scène, en ce qui touche le Bureau. Ce qu'il y a de grave dans cette affaire, c'est qu'il y a une concentration des pouvoirs. Pis encore, cette personne pourrait être un ancien employé, vraisemblablement de très haut niveau, de C.P. Rail ou d'Air Canada. Comme le sénateur Turner l'a dit plus tôt, c'est en conduisant un train ou en pilotant un avion que l'on acquiert les connaissances qu'exige ce projet de loi. Je ne dis pas que les connaissances et la continuité ne sont pas importants. Elles le sont. Toutefois, je me demande si un groupe de cinq personnes peut suffire à la tâche. Pouvez-vous me donner des assurances?

M. Thorneycroft: Je doute pouvoir vous donner toutes les assurances que vous demandez, Monsieur. Comme vous le savez, mon expérience se limite au Bureau canadien de sécurité aérienne, qui, à l'époque où j'en faisais partie, comptait neuf membres. D'abord, je crois qu'il est important—vous en conviendrez—de faire une distinction très nette entre le personnel d'enquêteurs professionnels du Bureau et le Bureau en tant que tel.

Ainsi que l'a mentionné le ministre d'État, le véritable objet du Bureau est d'examiner, d'évaluer et de juger le travail