

[Text]

ing offences part is published it will take some load off the courts.

The Chairman: When is it expected that it will be published?

Mr. Monteith: Part XIV will be published probably in early 1986, in Part I of the *Canada Gazette*. At this time it is in the drafting stage. It requires a fair degree of consultation and work with the provinces in particular, as well as with the other departments and agencies involved in the control of the transportation of dangerous goods.

Senator Turner: Were these rules and regulations in the mill, or are they the result of the Mississauga wreck, which brought these problems to the forefront of the Department of Transport and the Canadian public?

Mr. Monteith: Which particular rules? These rules?

Senator Turner: Yes.

Mr. Monteith: Part of it is due to the Mississauga event, which has had some impact. Some of them were already in place, or in place for specific modes and in specific areas, and certainly in place "internationally" in Canada, which signed international agreements for air freight.

Senator Turner: Do you not think there has been quite a delay from the time we had the wreck in Mississauga away back in 1979, I think it was? Now we get the rules and regulations. Why the long delay?

Mr. Monteith: I would agree that there has been a fair length of time involved. The difficulty is to write a single set of regulations that will encompass the requirements of the various modes, the regulations that are in place plus the international aspect, by which I mean offshore, and which will be compatible with the U. S. There were some difficulties in drafting that type of information. It should also be noted that the Statutory Instruments Act review system is a cumbersome process; it takes time to process a large document such as this through that system.

Senator Turner: During the war we had all kinds of tank cars come over to Canada and we hauled everything. They were not inspected. All the railroads did was put a slow on at 40 miles an hour. If a car was set off, it was repaired and put back in service, so indirectly we went for about four or five years with broken-down equipment and we still managed to service the war effort. There was no worry about rules and regulations then, because everybody gambled; every time you would see one out on a run you were gambling with your life. Nobody worried then. Why all the big worry now, just because we had a wreck in Mississauga? We had wrecks then many times and nothing happened; they cleaned it up and that was it. If you kept the equipment on the roadbed in good shape, which it is not now, there would be fewer accidents on the railroads in Canada, as I think you will agree.

[Traduction]

contraventions. La publication de cette partie allégera quelque peu le fardeau des tribunaux.

Le président: Quand croyez-vous qu'elle sera publiée?

M. Monteith: La Partie XIV sera vraisemblablement publiée au début de 1986, dans la Partie I de la Gazette du Canada. Elle est en voie d'élaboration. Elle nécessite des consultations assez nombreuses avec les provinces en particulier, ainsi qu'avec d'autres ministères et organismes concernés par le contrôle du transport des marchandises dangereuses.

Le sénateur Turner: Ces règles et ces règlements étaient-ils en voie d'élaboration, ou sont-ils le résultat de l'accident de Mississauga, qui a attiré l'attention du ministère des Transports et du public canadien sur ces problèmes?

M. Monteith: Quelles règles particulières? Ces règles?

Le sénateur Turner: Oui

M. Monteith: Elles sont en partie attribuables à l'accident de Mississauga, qui a eu certaines répercussions. Certaines règles étaient déjà en vigueur, du moins pour des modes de transport et des secteurs donnés, et l'étaient aussi certainement sur le plan international, le Canada ayant signé des accords internationaux sur le transport aérien.

Le sénateur Turner: Ne croyez-vous pas qu'il s'est écoulé beaucoup de temps depuis l'accident de Mississauga, qui remonte à 1979, je crois? Ce n'est que maintenant que nous sommes saisis de ces règles et de ces règlements. Pourquoi a-t-il fallu attendre si longtemps?

M. Monteith: Je reconnais avec vous qu'il s'est écoulé une période assez longue. Mais il est difficile de concevoir un seul texte réglementaire qui englobe les exigences applicables aux divers modes de transport, c'est-à-dire les règlements qui sont en vigueur; qui tiennent compte aussi de l'aspect international, j'entends par là le transport à l'étranger, et qui soit également compatible avec les règlements américains. L'élaboration de ce genre de texte nous a causé certaines difficultés. Je tiens également à mentionner que le système de révision de la Loi sur les textes réglementaires est lent; il faut du temps pour qu'un document aussi volumineux que celui-ci franchisse toutes les étapes.

Le sénateur Turner: Pendant la guerre, des wagons-citernes de toutes sortes sont venus au Canada et tout a très bien marché. Ces wagons n'étaient pas inspectés. Les responsables des chemins de fer se sont contentés d'imposer une limite de vitesse de 40 milles à l'heure. En cas de détérioration, le wagon était réparé, puis remis en service. Nous avons donc travaillé indirectement pendant quatre ou cinq ans avec du matériel en mauvais état et avons quand même pu contribuer à l'effort de guerre. À cette époque, on ne s'inquiétait ni des règles, ni des règlements parce qu'on prenait tous les risques. Chaque fois qu'on partait, on jouait avec sa vie. Nul ne s'en inquiétait alors. Pourquoi se faire tant de souci maintenant, juste à cause d'un déraillement à Mississauga? Des trains ont déraillé maintes fois, et rien ne s'est produit; on nettoyait les dégâts et le tour était joué. Si le matériel roulant était bien entretenu, ce qui n'est pas le cas, il y aurait moins d'accidents ferroviaires au Canada, vous en conviendrez avec moi.