

[Text]

dangerous commodities. I have seen the thing; I have gone through it; I know how it works in very general terms, but it is really outside my jurisdiction. You are really asking the wrong people, I think.

Mr. Blaikie: But is it not the CTC, Mr. Chairman, that relates directly to the railways on matters of rail safety and transportation of dangerous products?

Mr. J. Gray: We are responsible for the administration of the regulations respecting the transportation of dangerous goods as they apply to the railways. We are responsible for enforcing them.

Mr. Blaikie: For enforcing?

Mr. J. Gray: Yes.

Mr. Blaikie: So what I am saying is, if you had something which was comprehensible to the average person and was available to employees of the railways and other industries where this is a concern, would there not be more likelihood that these rules would be more automatically enforced; that is to say, people would know what they were supposed to do and what they were not supposed to do? I would also suggest that this would be in the interests of the employees. That is to say if they knew the regulations and had them available in a comprehensible manner, and then they were ordered to do something that was against the regulations, they would be in a position to say no. Now they are really at the mercy of a minority of experts.

Mr. J. Gray: Well, there really are pros and cons. For example, when you get into the technical aspects of some dangerous commodities, if you are too general you may not be giving them the information that they must have in case of a bad accident, for example.

Mr. Blaikie: Fair enough.

Mr. J. Gray: So your point is well taken to some degree, but there are also arguments that could be advanced against that; that there are dangers to the public involved in getting too general.

I would be glad to bring your views to the attention of Dunc Ellison in Transport Canada and advance the proposition that you are making to see if it could be put to some practical use.

• 1210

The Chairman: Your time is up.

Mr. Blaikie: Just one last comment, Mr. Chairman. I am operating out of my own reaction as one who is interested in the issue, actually going back before Mississauga and who spoke to the various bills as they came up, first under the Conservative government and then this government. Yet when the regulations finally came out, when I got them—what is a sort of ordinary person supposed to do with this? It did not tell me anything. So that is the concern out of which I am operating, and I hope you give some consideration to what might be possible . . .

[Translation]

nait, cependant, cela ne relève pas directement de ma compétence et vous devriez vous adresser à d'autres personnes.

M. Blaikie: Mais n'est-ce pas la CCT, monsieur le président, qui est en contact direct avec les chemins de fer sur des questions de sécurité ferroviaire et de transport des produits dangereux?

M. J. Gray: Nous sommes responsables de l'administration des règlements concernant le transport des produits dangereux par voie ferroviaire. Nous sommes responsables de l'application des règlements.

M. Blaikie: De l'application?

M. J. Gray: Oui.

M. Blaikie: Ce que je veux dire, c'est que, si vous aviez des règlements compréhensibles au profane à la disposition des employés des chemins de fer et d'autres industries concernées, cela augmenterait d'autant la possibilité d'une application automatique des règlements. Tout le monde saurait ce qu'il doit faire et ce qu'il ne doit pas faire. Ce serait évidemment dans l'intérêt des employés. Ainsi, si ces derniers connaissaient les règlements et qu'on leur demande de faire quelque chose qui enfreint ceux-ci, ils pourraient refuser d'obtempérer. Pour le moment, ils sont vraiment à la merci d'une minorité d'experts.

M. J. Gray: Il y a du pour et du contre là-dedans. Ainsi, quand on pense aux aspects techniques, en étant trop général, il est possible que l'information ne soit pas suffisante en cas d'accident grave.

M. Blaikie: Vous avez raison.

M. J. Gray: Donc, ce que vous dites est juste dans une certaine mesure, mais on pourrait aussi défendre la thèse contraire et dire qu'il est dangereux pour le public d'avoir des règlements rédigés de façon trop générale.

Je serais heureux d'attirer l'attention de M. Dunc Ellison, de Transport Canada, sur les arguments que vous avez avancés pour voir s'il pourrait leur donner une application pratique.

Le président: Votre temps est écoulé.

M. Blaikie: Une dernière observation, si vous le permettez, monsieur le président. Mon intérêt pour la question remonte à l'époque précédant l'incident de Mississauga. Je fais des déclarations au sujet des divers projets de loi qui ont été présentés, d'abord sous le gouvernement conservateur, ensuite sous ce gouvernement. Cependant, je n'ai rien su retirer des règlements lorsqu'ils ont été publiés. Est-ce qu'un simple profane est censé comprendre quelque chose? Je veux donc vous faire part de ma préoccupation à cet égard et vous demander si possible