

[Text]

pretation; Part II, application; Part III, classification; Part IV, documentation; Part V, safety marks; Part VI, safety standards; Part VII, safety requirements for the handling or offering for transport of dangerous goods; Part VIII, safety requirements for the transportation of dangerous goods; Part IX, safety requirements for the training of persons and for reporting; Part X, direction; Part XI, permits; Part XII, appointment of agents; Part XIII, inspectors. All of these sections come into effect on July 1.

As I have said, this particular act and its regulations require very close federal-provincial co-operation. There have been a number of federal-provincial agreements to be finalized. I suppose it is fair to say that the key intra-federal agreements have all been established. In most of the provinces, with the exception of Alberta which has a constitutional problem, the work is proceeding.

With respect to resources, since 1981, additional resources of 27 person years and \$2.25 million have been approved by the Treasury Board, bringing the base level of resource within the Transportation of Dangerous Goods Directorate to 60 person years and \$5.4 million. New submissions will be made for the forthcoming years.

An agreed compliance strategy will commence as soon as possible and continue even after the regulations come into effect. This will include such things as general awareness and advertising programs, following by the use, as necessary, of administrative sanctions. During this initial period, prosecutions will be placed only where there is very serious and flagrant non-compliance. Our feeling is that, since we are really carving new ground here, we do not want to paralyse the industry. We want to be as firm as necessary, but fair as well.

Inspector training programs are currently under way. However, for the purposes of carrying out the majority of inspection visits following the advertising program, I am investigating the use of third party or contract services instead of the more costly option of hiring new inspectors as part of the federal public service.

We are exploring ways and means of enforcing the regulations through local fire commissioners, police forces, or some other agency that we may be able to contract with, because, as you can appreciate, it will be a fairly costly program to enforce.

At the present time, we are exploring various possibilities with private security firms, central associations, including fire and police emergency services. As a result, the initial findings look quite promising for municipal fire prevention services, because they are indirectly linked and have an overlapping mandate for safety and a natural interest in the transportation of dangerous goods.

[Traduction]

tion, la Partie II, de l'application, la Partie III, de la classification, la Partie IV, des documents, la Partie V, des indications de danger, la Partie VI, des normes de sécurité, la Partie VII, des règles de sécurité régissant la manutention ou de la demande de transport de marchandises dangereuses, la Partie VIII, des règles de sécurité régissant le transport des marchandises dangereuses, la Partie IX, des règles de sécurité régissant la formation et l'établissement de rapports, la Partie X, des Ordres, la Partie XI, des permis, la Partie XII, de la désignation des mandataires et enfin la Partie XIII, des inspecteurs. Toutes ces parties entreront en vigueur le 1er juillet.

Comme je l'ai déjà dit, cette loi et son règlement d'application exigent une très étroite collaboration entre le gouvernement fédéral et les provinces. Un certain nombre d'accords fédéraux-provinciaux doivent être ratifiés. Je suppose qu'il est juste de dire que tous les accords clés entre les divers organismes fédéraux ont été entérinés. Dans la plupart des provinces, à l'exception de l'Alberta où se pose un problème constitutionnel, les travaux se poursuivent.

Depuis 1981, des ressources supplémentaires de 27 années-personnes et à 5,4 millions de dollars. De nouvelles demandes de ressources seront présentées pour les prochaines années.

Une politique mutuellement convenue d'application du règlement sera appliquée le plus tôt possible et maintenue après l'entrée en vigueur de celui-ci. Elle prévoit notamment des campagnes de publicité et sensibilisation du public, et le recours, au besoin, à des sanctions administratives. Au cours de cette période initiale, des poursuites seront intentées dans les cas seulement où le manquement sera très grave et flagrant. Nous croyons, étant donné que nous nous aventurons en terre inconnue, qu'il ne faut pas paralyser l'industrie. Nous voulons être le plus fermes possible tout en restant justes.

Des programmes de formation des inspecteurs sont en cours. Toutefois, la plupart des visites d'inspection qui auront lieu après la campagne de publicité, je songe à la possibilité de recourir à des tiers ou à l'affermage plutôt qu'à l'option plus coûteuse qui consiste à recruter de nouveaux inspecteurs qui relèveraient de la Fonction publique fédérale.

Nous cherchons des moyens de faire appliquer le règlement en recourant aux commissaires des incendies locaux, aux corps de police ou à quelque autre organisme dont nous pourrions retenir les services, étant donné que ce programme, comme vous en êtes sûrement conscients, coûtera très cher à appliquer.

À l'heure actuelle, nous explorons les diverses avenues qui s'offrent du côté des agences de sécurité privées, et des services centralisés, notamment les services d'urgence de police et de lutte contre les incendies. Nos premières conclusions semblent très prometteuses en ce qui concerne les services municipaux de prévention des incendies, compte tenu du rapport indirect en cause — leur mandat chevauchant celui de la Commission des transports pour ce qui est de la sécurité — et l'intérêt qu'ils portent tout naturellement au transport des marchandises dangereuses.