

[Text]

toward cleaner transportation. There are, however, many other possible approaches to ensure clean fuel, vehicle maintenance, and the most environmentally efficient use of vehicles.

Many different and complementary policy instruments are likely to be used by federal and provincial governments in reducing transportation emissions.

**The Chairman:** Thank you very much for your presentation. It is approximately 1:30. Given that we wish to get out a little before 2 o'clock to go to the Senate, we have 15 minutes for questions.

**Senator Poitras:** Both witnesses mentioned that it is important to have urbanization within the country first as well as internationally. Can you tell us how you manage with the provinces who have authority over certain matters separate from your department? Is there any regular meeting or standing committee? How do you work to be most effective?

**Mr. Lewis:** I can provide part of the answer, and I think Mr. McHattie can also provide part. In the first instance, the practice of federal-provincial cooperation around particular transportation problems has really come a long way. Perhaps the most evident example of that is the agreement federally and provincially, first of all, on common vehicle weights and dimension and related standards for highway construction; and second, through the more recent development of the agreement on the shape of the national highway system.

This arose very much through agreement at, first, the working level and then ministerial agreement on the nature of various problems and then a commitment to work together to achieve solutions. The first example of that was the Lord's Day Act about ten years ago, harmonizing Lord's Day Act regulations across the country.

There are two types of institutional approaches in Canada. One is through the Transportation Association of Canada and the associated Canadian Council of Motor Transport Administrators who are in effect the ministers and their key officials of federal and provincial governments in transportation who meet at least twice a year. Of course, committees meet more often.

Second, I referred to the ongoing committee work and indeed the major ministerial meetings of the Canadian Council of Ministers of the Environment. Both of these institutions are used to achieve the type of harmonization we are talking about.

**Mr. McHattie:** We certainly work through the Canadian Council of Motor Transport Administrators and we have standing committees. The Canadian Council of Ministers of

[Traduction]

représentent un pas très important vers la dépollution des transports. Toutefois, il existe quantité d'autres méthodes pour assurer des carburants propres, un bon entretien des véhicules et l'utilisation la plus écologique des véhicules.

Il est probable que les gouvernements fédéral et provinciaux utiliseront de nombreux outils d'intervention différents et complémentaires pour réduire les émissions des véhicules de transport.

**Le président:** Je vous remercie de cet exposé. Il est environ 1 h 30. Sachant que nous devons partir d'ici un peu avant 2 heures pour être au Sénat, il nous reste 15 minutes pour les questions.

**Le sénateur Poitras:** Les deux témoins ont souligné l'importance de l'harmonisation à l'échelle nationale aussi bien qu'internationale. Comment vous y prenez-vous avec les provinces qui ont compétence sur certains aspects, indépendamment de votre ministère? Y a-t-il des rencontres régulières ou quelques comités permanents? Quelle forme prend la collaboration?

**M. Lewis:** Je peux vous donner une partie de la réponse et M. McHattie pourra également en parler. Tout d'abord, la coopération fédérale-provinciale sur certains problèmes de transport particuliers a fait beaucoup de chemin. L'exemple le plus évident est peut-être l'accord fédéral-provincial prévoyant des normes de poids et de dimension des véhicules et d'autres normes pour la construction routière; deuxièmement, l'accord très récent sur le réseau routier national.

Tout cela résulte d'ententes conclues, tout d'abord, au niveau de travail puis au niveau des ministres quant à la nature des divers problèmes et d'une volonté d'oeuvrer de concert pour trouver les solutions. Le premier exemple d'une telle collaboration était la Loi sur le dimanche il y a une dizaine d'années, l'harmonisation de la réglementation sur le dimanche à travers le pays.

Il y a deux types d'approches institutionnelles au Canada. La première passe par l'Association des transports du Canada et le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé qui est apparenté à la première, et qui se compose en fait des ministres et de leurs collaborateurs clés au niveau fédéral et provincial, lesquels se rencontrent au moins deux fois par an. Bien sûr, des comités se réunissent plus souvent.

Deuxièmement, je parlais du travail en comité permanent et des importantes conférences ministérielles au sein du Conseil canadien des ministres de l'environnement. Ces deux institutions servent à opérer l'harmonisation dont vous parlez.

**M. McHattie:** Nous travaillons certainement par l'entremise du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé et nous avons des comités permanents. Le Con-