

[Text]

I would be pleased to invite the views and comments of senators on this particular point. It is an issue that has not been resolved. We are looking at the application and the enforcement of rules and regulations in such a way that would be consistent with the spirit of the act. We are also doing it in a manner that would not necessarily create another burden of inspectors, that is, another burden of bureaucracy. If we can do it from within the existing mechanisms, we think that that would be the best way to go. We live in a day and age when we want to scale down the regulatory burden. We have adequate policing in our municipalities and provinces. If we were to install another layer of policing, it might be unduly burdensome and perhaps even result in some confusion.

We are not suggesting that we are going to impose unilaterally an additional burden. This would be a cost-sharing arrangement.

Mr. Monteith would like to add to that response.

Mr. Monteith: In the matter of compliance, there are three very clear areas of compliance required, those being the pre-transportation phase, the actual transportation phase itself, and the post-transportation phase.

Dealing first with the transportation phase—because that is certainly the simplest at this stage of the game—the modal inspectors currently in existence will continue doing the inspections in respect of rail, air and marine.

In the matter of road, there is total agreement between the federal and the provincial governments that the provincial people will do the actual on-highway inspections.

Where there are likely to be some differences—not differences of opinion, but differences of application—will be in the pre-transportation and post-transportation phases. Some provinces, because of the way in which the legislation is written and because of their particular make-up, are prepared to have in place facilities for doing the pre-transportation and the post-transportation phases. I am thinking in this respect particularly of Alberta and Manitoba.

Manitoba, about a year ago, introduced some new legislation that brought together under one department the transportation of dangerous goods, environmental/emergency areas, and the occupational health and safety areas.

Very clearly in Manitoba the pre and post-inspections would be done in-plant as distinct from the transportation mode, and the occupational health and safety inspectors are already in the plant.

These inspectors are already dealing with the types of goods being transported. They know the hazards involved. As a result, there isn't a great deal of training required to expand into that area insofar as the Province of Manitoba is concerned. The same is true of Alberta.

Some of the other provinces do not have as many of these explicit mechanisms in place, with the result that they would prefer to see the federal government take over the role of pre- and post-transportation inspection. It is particularly in the area

[Traduction]

Je serais heureux d'entendre les commentaires des sénateurs à ce sujet. Cette question n'a pas encore été réglée; nous essayons pour appliquer et faire respecter le règlement de trouver un moyen qui soit conforme à l'esprit de la loi. Nous ne voulons pas nécessairement imposer un autre fardeau aux inspecteurs, c'est-à-dire un autre fardeau administratif. D'après nous, la meilleure façon d'y arriver consisterait à utiliser les mécanismes existants. Nous vivons à une époque où nous voulons simplifier les règlements. Les services de surveillance assurés dans les provinces et les municipalités sont satisfaisants. La création d'un nouveau service ne constituerait qu'un fardeau excessif qui entraînerait peut-être une certaine confusion.

Nous n'allons pas imposer unilatéralement un fardeau supplémentaire, et les frais qui résulteraient de la mesure proposée seraient partagés.

M. Monteith pourrait peut-être vous donner plus de renseignements à cet égard.

M. Monteith: Il y a trois étapes où il faut veiller au respect du règlement, c'est-à-dire avant, pendant et après le transport.

Commençons d'abord par l'étape la plus simple à ce stade-ci, celle du transport; les inspecteurs actuels continueront de faire les inspections nécessaires dans le cas des marchandises transportées par train, par avion et par bateau.

En ce qui concerne le transport routier, le gouvernement fédéral et les provinces ont convenu sans réserve que les inspections sur les grandes routes ressortiraient à la compétence des provinces.

Il risque d'y avoir des divergences — non pas des divergences d'opinion, mais des divergences dans la mise en application des règlements — dans les étapes qui précèdent et qui suivent le transport. Certaines provinces, en raison de leur situation particulière et de la façon dont leurs lois sont libellées, sont prêtes à mettre sur pied des services qui s'occuperont des inspections avant et après le transport. Je pense surtout à l'Alberta et au Manitoba.

Le Manitoba a adopté, il y a un an environ, un nouveau projet de loi qui confiait à un seul ministère les questions du transport des marchandises dangereuses, de la protection de l'environnement, de la planification d'urgence ainsi que de la santé et de la sécurité professionnelles.

Il est évident que, au Manitoba, les inspections avant et après le transport seront faites sur place, et non pas en cours de route, alors que les inspecteurs de l'hygiène et de la sécurité au travail se trouvent déjà sur place.

Ces inspecteurs connaissent déjà les types de marchandises transportées. Ils connaissent bien les risques. Par conséquent, il n'est pas nécessaire d'avoir une très grande formation pour passer à ce domaine, pour ce qui est du Manitoba. Il en va de même pour l'Alberta.

Certaines des autres provinces ne disposent pas d'une organisation aussi poussée d'où elles préféreraient que le gouvernement fédéral s'occupe des inspections avant et après le transport. C'est dans ce domaine surtout que nous voulons utiliser