

[Text]

Your Committee therefore proposes to suspend its meetings on this subject for the time being and will resume its study when further useful material is available.

Respectfully submitted,

GEORGE I. SMITH,

Chairman

I understand, Mr. Minister, that you have an opening statement. Perhaps you would like to proceed with that now.

The Honourable Donald Frank Mazankowski, Minister of Transport: Thank you very much, Mr. Chairman. Honourable senators, it is a real pleasure for me to appear before this committee. I had the good fortune to appear before it on one other occasion as a private member when we were studying the issue of VIA Rail and passenger rail service. I learned then that this committee asks very penetrating questions and works one over without much attention being paid to the clock. Unfortunately, this morning I must leave fairly early because I have a cabinet meeting. Nevertheless, I would like to make a few remarks and then Mr. Monteith of Transport Canada will remain to answer any questions you may have.

Going back a little to review just where we are, the history of the transportation of dangerous goods goes back a number of years. In 1977, I believe, the federal and provincial ministers agreed to address the problem of dangerous goods in a concerted fashion and an act was proclaimed in November of 1980. The purpose of that act is to promote public safety in the transportation of dangerous goods.

Prior to the act, the legislative framework was fragmented, incomplete and rather narrowly focused. It is fair to say that the Mississauga incident of 1979 did much to accelerate the process. We now have the umbrella-type legislation which is fairly complex, as are the regulations, which might be referred to as the meat of the act.

The regulations have been developed over a period of years with extensive discussion and consultation with all sectors affected, including the provinces, other federal ministries and public interest groups. We also worked very closely with other departments such as Energy, Mines and Resources, the Atomic Energy Control Board, the Department of the Environment, Canadian Coast Guard, the Air Administration of the CTC and the United States. Industry input came from the Canadian Chemical Producers Association, the Canadian Manufacturers Association, the Canadian Agricultural Chemicals Association, the Canadian Explosives Distributors, the Railway Association of Canada, the Canadian Trucking Association, the Packaging Association of Canada, and I am sure that there were others.

The regulations were pre-published, then completed and gazetted in the *Canada Gazette* on February 6, 1985, following discussions with the affected participating groups. Essentially, the regulations will come into effect on July 1. There are basically 13 different sections: Part I has to do with the inter-

[Traduction]

Le Comité propose par conséquent la suspension de ses réunions à ce sujet pour l'instant. Il reprendra ses travaux dès qu'il aura en main d'autres documents pertinents.

Respectueusement soumis,

Le président,

GEORGE I. SMITH.

Je crois comprendre, monsieur le Ministre, que vous vous proposez de faire une déclaration préliminaire. Peut-être aimeriez-vous prendre la parole dès maintenant.

L'honorable Donald Frank Mazankowski, ministre des Transports: Merci beaucoup, monsieur le président. Honorables sénateurs je suis très heureux de comparaître devant ce Comité. J'ai eu la chance d'y comparaître à titre de simple député lorsque nous avons étudié la question de VIA Rail et du service-voyageurs. Je me suis alors rendu compte que le Comité pose des questions très subtiles et se donne entièrement à sa tâche, sans trop tenir compte du temps. Je dois malheureusement vous quitter assez tôt ce matin pour assister à une séance du Cabinet. J'aimerais néanmoins vous dire quelques mots. M. Monteith, de Transports Canada, restera pour répondre aux questions que vous voudrez bien lui poser.

L'histoire du transport des marchandises dangereuses remonte à un certain nombre d'années. En 1977, je crois, le Ministre fédéral et ses homologues provinciaux décidaient de s'attaquer au problème des marchandises dangereuses par le biais de la concertation et une loi fut proclamée en novembre 1980. Elle vise à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses.

Avant l'adoption de cette loi, les mesures législatives étaient fragmentées et incomplètes et visaient un objectif plutôt étroit. Il est juste de dire que l'incident de Mississauga en 1979 a beaucoup accéléré le processus. Nous disposons maintenant d'une loi cadre assez complexe et d'un règlement d'application à l'avenant que l'on pourrait qualifier de substance de la législation.

L'élaboration du règlement s'est échelonnée sur un certain nombre d'années. De longues consultations ont eu lieu auprès de tous les secteurs intéressés, y compris les provinces, des ministères fédéraux et divers groupes d'intérêt. Nous avons également collaboré étroitement avec d'autres ministères comme Énergie, Mines et Ressources, la Commission de contrôle de l'énergie atomique, le ministère de l'Environnement, la Garde côtière canadienne, le Comité du transport aérien de la Commission canadienne des transports et, enfin, avec les États-Unis. Pour ce qui est de l'industrie, nous avons consulté l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques, l'Association des manufacturiers canadiens, l'Association de l'industrie canadienne des produits chimiques agricoles, *The Canadian Explosives Distributors*, l'Association des chemins de fer du Canada, l'Association canadienne du camionnage, l'Association canadienne de l'emballage et d'autres encore que j'oublie.

Une version préliminaire du règlement a été publiée, suivie d'une version définitive dans la *Gazette du Canada* du 6 février 1985, après consultation des groupes participants intéressés. Le règlement entrera en vigueur le 1er juillet. Il comporte fondamentalement treize parties. La Partie I traite de l'interpréta-