

[Text]

Senator Stollery: Some four or five years ago in Toronto there could have been a major disaster because of cars overturning on the railway in Mississauga. There were at that time, and there still are, citizen groups and consumer groups who are very concerned about the transportation of dangerous materials, because, as the minister knows, both lines go directly through the city.

I realize this issue has concerned several Ministers of Transport. Could the minister briefly describe the consultations with these groups, who were directly involved in what could have been a major disaster, and which, as much as anything, led to the rewriting of the legislation on the transportation of hazardous materials?

Hon. Mr. Mazankowski: We have to recognize that, since the accident which occurred in Mississauga in November of 1979, a tremendous amount of work has been done in terms of procedures and of upgrading safety standards as they apply to the railway mode—that is, the placement speeds and cars.

Just recently, another CTC inquiry investigated the MacMillan Yard incident. It came up with some further recommendations having regard to the handling of empty cars which transport dangerous goods; the construction of tankers which carry dangerous goods; and the kind of marking or labelling.

I think it is fair to say that the accident which occurred out in Pembroke, had we not had in place the kinds of regulations that were ordered by the CTC, could have been another rather major accident. However, the placement of the cars that were carrying the dangerous goods was in compliance with the CTC regulations, and that, to some extent, averted what otherwise could have been a major disaster.

Groups such as Amtrak have continued to lobby vigorously for further tightening-up of regulations and the reduction of speeds. However, as you can appreciate, a balance has to be achieved. We could resolve the problem if we just stopped moving dangerous goods, but I am sure we all realize that that is impossible.

To the extent that we can move in a consistent manner towards more fully complying with what would probably be perceived as the ultimate in regulations pertaining to safety, we are doing that.

For example, Amtrak were pleased about the recommendations that came out of the MacMillan report. Those recommendations, which are now going to be turned into actual requirements of railways, will serve further to tighten up the way in which we handle dangerous goods.

As well, the advisory group which has been established, which represents the Advisory Council on Dangerous Goods, basically represents the interested groups. That will serve as a watchdog, so to speak, from the general public interest point of view and will monitor the situation on a continuing basis. That council is made up of representatives of the Canadian Environmental Law Association; the Canadian Society of Safety Engi-

[Traduction]

Le sénateur Stollery: Le déraillement de wagons dans la région de Toronto, à Mississauga plus précisément, aurait pu causer un véritable désastre. A cette époque - et se préoccupent encore - des groupes de citoyens et de consommateurs se préoccupaient du transport des marchandises dangereuses étant donné que, comme le sait le Ministre, les deux voies ferrées traversent directement la ville.

Je sais que cette question a préoccupé plusieurs ministres du Transport. Le Ministre pourrait-il brièvement nous décrire la façon dont se sont déroulées les consultations avec ces groupes qui ont été directement touchés par ce qui aurait pu se révéler une catastrophe et qui a donné lieu, au même titre qu'autre chose, à la révision de la loi sur le transport des marchandises dangereuses.

L'honorable M. Mazankowski: Il nous faut reconnaître que depuis l'accident de Mississauga en novembre 1979, une énorme tâche a été abattue tant sur le plan des procédés que sur celui du renforcement des normes de sécurité applicables aux chemins de fer; je fais allusion à la disposition des wagons et aux limites de vitesse.

Il y a quelque temps à peine, la Commission canadienne des transports a mené une autre enquête au sujet de l'incident de MacMillan Yard et fait d'autres recommandations relatives aux wagons vides destinés au transport de marchandises dangereuses, à la construction des wagons-citernes qui transportent également des marchandises dangereuses ainsi qu'à l'indication ou à l'étiquetage des contenus.

Je crois pouvoir dire que l'accident qui s'est produit à Pembroke aurait pu être bien plus grave si les règlements émanant de la Commission canadienne des transports n'avaient pas été respectés. Toutefois, la disposition des wagons qui transportaient les marchandises dangereuses était conforme aux règlements de la Commission, ce qui dans une certaine mesure, a permis d'éviter une catastrophe.

Les groupes comme Amtrak continuent d'exercer vigoureusement des pressions en vue du renforcement des règlements et de la réduction des limites de vitesse. Toutefois, vous vous en rendez compte, l'équilibre n'est pas encore atteint. Nous pourrions mettre fin au problème en cessant tout simplement de transporter des marchandises dangereuses, ce qui est impossible.

En fait, nous tentons, dans la mesure du possible, d'atteindre ce qui serait probablement perçu comme un idéal de sécurité.

Par exemple, Amtrak s'est dit satisfait des recommandations émanant du rapport MacMillan. Ces recommandations, qui prendront bientôt la forme d'exigences applicables aux chemins de fer, permettront de mieux réglementer le transport des marchandises dangereuses.

De même, le groupe consultatif qui a été mis sur pied, le Conseil consultatif sur les marchandises dangereuses, représente essentiellement les groupes d'intérêt. Ce conseil servira de gardien, si vous me permettez, des intérêts de la population et suivra la situation de près. Il est composé de représentants de l'Association canadienne du droit de l'environnement, de la Société canadienne de la santé et de la sécurité au travail, du