

*[Text]*

we are actively discussing this matter with provincial officials to determine how it should be handled, specifically concerning bridges and tunnels. That is another area where we have some concern. Normally the jurisdiction for routing is a provincial matter.

**Senator Muir:** I realize that, but in this particular situation there is no place for a catch-basin. The catch-basin in this case is the water supply, the lake.

**Mr. Monteith:** It may be a matter of reducing speed or putting up barriers. There are a number of actions that could be taken. I do not believe that the Town of North Sydney is unique in Canada. There are numerous lake situations where water supplies in particular are potentially in danger.

**Senator Muir:** It will be unique to those who swallow the water if it becomes poisoned. Many municipal bodies have talked about erecting a concrete wall of sufficient thickness extending many hundreds of feet, so that, if an accident occurred, the vehicle might hit the abutment but a spillage might be prevented. However, municipal authorities cannot afford to build such a wall.

**The Chairman:** That would be an expensive solution.

**Senator Muir:** I realize that, but it is more expensive to have law suits, legal cases, and having to bury people who drank the water before they knew anything about it. Vehicles go through that area at 2 or 3 o'clock in the morning, and an accident could happen. It is something to think about.

**Senator Graham:** As I understand it, there is no differentiation between speed limitations for the transportation of any other kind of goods and the transportation of dangerous goods. Is that correct?

**Mr. Monteith:** On the highway, that is correct.

**Senator Graham:** Has any consideration been given to imposing stricter regulations and lowering the speed limit for the transportation of dangerous goods; also to restrict the time of day at which those dangerous goods can be transported on the highway?

**Mr. Monteith:** Those are exactly the areas that we have been discussing, and will be discussing, with the provinces, particularly as they relate to bridges and tunnels: What is restricted, when a vehicle is allowed to cross a bridge, when it is allowed to go through a specific area, and the speed at which it may proceed. Those are areas that are being addressed and could potentially come up in the regulations at some future date.

**Senator Graham:** Have the qualifications and the capabilities of those who handle the huge trucks—namely, the drivers—been taken into consideration?

**Mr. Monteith:** Yes. The qualifications, et cetera, are included in part 9 of the regulations. Perhaps I could quickly run through some of the regulations. I understand that many of you may not have seen the regulations for some time and it does look as if it is a formidable document. In fact, there are only about 90 pages of regulatory text. The balance is schedules and lists. Of course, depending upon what the spe-

*[Traduction]*

les échangeurs. Nous essayons donc de trouver une solution, en collaboration avec les fonctionnaires provinciaux, particulièrement en ce qui concerne les ponts et les tunnels. Ces cas nous inquiètent aussi. Normalement, tout ce qui concerne les trajets relève des autorités provinciales.

**Le sénateur Muir:** Je m'en rends bien compte, mais dans le cas qui m'intéresse, il n'y a pas suffisamment de place pour construire un bassin collecteur. Là, le bassin c'est la réserve d'eau, le lac.

**M. Monteith:** On pourrait peut-être réduire la vitesse autorisée ou construire des barrières. Plusieurs solutions seraient possibles. Je ne crois pas que la ville de North Sydney soit la seule dans ce cas au Canada. Il y a de nombreux endroits où des lacs constituant des réserves d'eau risquent d'être pollués.

**Le sénateur Muir:** Pour ceux qui boiront de l'eau contaminée, la situation sera unique. De nombreux organismes municipaux ont parlé de construire un mur de béton suffisamment épais sur plusieurs centaines de pieds de façon à éviter le déversement de produits dangereux dans l'eau en cas d'accident. Cependant, les autorités municipales n'ont pas les moyens de construire ce genre de mur.

**Le président:** Cela serait une solution coûteuse.

**Le sénateur Muir:** Je vous l'accorde, mais ce n'est rien à côté des coûts des procès et de la mort des gens qui auront bu cette eau en toute innocence. Il y a de la circulation dans ce secteur même à deux ou trois heures du matin et il pourrait y avoir un accident. Cela fait réfléchir.

**Le sénateur Graham:** Que je sache, il n'y a pas de limite de vitesse particulière pour le transport des marchandises dangereuses. Est-ce exact?

**M. Monteith:** Sur l'autoroute, c'est exact.

**Le sénateur Graham:** A-t-on envisagé d'imposer des règlements plus stricts, de réduire la limite de vitesse pour le transport des matières dangereuses et de limiter les heures auxquelles ces marchandises dangereuses peuvent être transportées sur une autoroute?

**M. Monteith:** C'est exactement ce dont nous discutons et continuerons de discuter avec les provinces, particulièrement en ce qui concerne les ponts et les tunnels: ce qui est limité, quand un véhicule est autorisé à traverser un pont, quand il est autorisé à passer dans un secteur donné, et la vitesse à laquelle il peut le faire. Nous étudions actuellement ces questions, ce qui pourrait éventuellement aboutir à un règlement.

**Le sénateur Graham:** Est-ce que les qualifications et la compétence des conducteurs de camions lourds ont été prises en considération?

**M. Monteith:** Oui. Les qualifications, et cetera, figurent à la partie IX du Règlement. Je pourrais peut-être vous donner un aperçu du Règlement. Je crois que beaucoup d'entre vous ne l'avez pas consulté depuis longtemps et c'est effectivement un document impressionnant. En fait, il n'y a qu'environ 90 pages de texte réglementaire. Le reste est constitué d'annexes et de