

[Text]

with the various modal regulations in place in Canada but with Title 49 and CFR's in the U.S.A. and with the various international agreements to which Canada is a signatory—namely, the IMDG code for marine and the ICAO requirements for air.

Marrying all of these things together has been a fairly major task, and in that sense it has been innovative. In the past, this type of regulation tended to be fragmented, and in many countries it still is fragmented.

The Chairman: Honourable senators, the minister now has to leave. On your behalf, I thank him for his appearance here this morning and for his presentation. However, Mr. Monteith will continue to answer your questions. You are now the witness, Mr. Monteith. Do you have anything to add?

Mr. Monteith: Thank you, Mr. Chairman. I do not have a prepared text. I came expecting to answer questions on either the act or the regulations, and in that respect there are a number of areas that have not been expanded on to any great degree. I am thinking, in terms of the act, of some of the limitations on the powers of the minister. There are some limitations there that, in some cases, involve potential safety considerations. I am open for questions, or I can run through the regulations.

Senator Muir: Mr. Chairman, Mr. Monteith says that he can run through the regulations. But from the size of the regulations, he will have to be doing some running.

Mr. Monteith, this is just an observation: In the Town of North Sydney the TransCanada Highway by-pass to Sydney runs very close to the water supply. Many vehicles are rolling around what is a very big turn. It is a source of worry for ordinary people. Business, labour and others say that one day a big vehicle will roll over and pollute the water supply. It could poison the water supply for the Town of North Sydney, Sydney Mines and the surrounding areas. Is there anything in your proposal that would allow assistance to be provided in such cases, to erect barriers and so on, to make it safer? This has been a longstanding problem. Like most bureaucrats and politicians, everyone talks about it, but no one has done much about it over the years. Is anything whatsoever being done to take care of what could be a highly hazardous and dangerous situation?

Mr. Monteith: There is nothing specific in the regulations to address this particular problem. We have initiated and carried out discussions with various provincial officials on matters related to this, such as transportation over bridges and through tunnels, where the same situation arises. We would like to have a uniform application of reasonableness in such a way that these problems can be handled. We note that many accidents on highways occur at interchanges. Perhaps some consideration should be given to putting in specific catch-basins, because an accident will happen. We cannot always prevent an accident, but we could perhaps prevent any disastrous consequences. We can never guarantee 100 per cent that there will be no accident. Statistics indicate that something in excess of 65 per cent of truck accidents occur at interchanges. Therefore

[Traduction]

divers règlements qui existent au Canada, mais également avec le Titre 49 et les CFR aux États-Unis, ainsi qu'avec les divers accords internationaux dont le Canada est signataire, c'est-à-dire le Code IMDG pour la marine et les règlements de l'OACI pour l'aviation.

Le fait de concilier toutes ces choses a demandé beaucoup de travail. On peut dire dans ce sens que nous avons fait preuve d'innovation. Par le passé, ces règlements avaient tendance à être fragmentés comme c'est encore le cas aujourd'hui dans bon nombre de pays.

Le président: Honorables sénateurs, le Ministre doit nous quitter. Je tiens à le remercier en votre nom pour sa présence ici ce matin et pour son exposé. Nous entendrons maintenant M. Monteith, Directeur des Exigences des règlements du ministère des Transports. Avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Monteith: Merci, monsieur le président. Je n'ai pas de texte rédigé. Je pensais répondre à vos questions sur la Loi ou sur le Règlement pour lesquels certains sujets n'ont été que brièvement abordés. Je pense entre autres, en ce qui concerne la Loi, à certaines des limitations des pouvoirs du Ministre. Or, certaines pourraient nuire à la sécurité. Je peux répondre à vos questions, ou vous donner un aperçu du Règlement.

Le sénateur Muir: M. Monteith dit qu'il peut nous donner un aperçu du Règlement, mais vu la grosseur du document, ce serait plutôt un survol.

Monsieur Monteith, une simple remarque d'abord. Dans la ville de North Sydney, la déviation de l'autoroute transcanadienne en direction de Sydney passe près de réserves d'eau. De nombreux véhicules passent dans ce grand virage. Les gens s'inquiètent. L'entreprise, les syndicats et d'autres disent qu'un jour un gros camion manquera la courbe et polluera les réserves d'eau. Un tel accident pourrait empoisonner les réserves d'eau de la ville de North Sydney, de Sydney Mines et des régions avoisinantes. Votre proposition contient-elle des mesures permettant d'atténuer ce genre de risque — par exemple en construisant un rail de sécurité ou en rendant la courbe beaucoup moins dangereuse? C'est un problème qui dure depuis longtemps. Comme la plupart des bureaucrates et des politiciens, tout le monde en parle, mais personne n'a vraiment fait quelque chose. Fait-on quoi que ce soit pour corriger cette situation qui pourrait être très dangereuse?

M. Monteith: Rien dans le Règlement ne traite de ce problème en particulier. Nous avons eu des entretiens avec plusieurs fonctionnaires provinciaux sur des questions comme celle-là, comme le transport sur les ponts et dans les tunnels, parce que c'est partout la même situation. Nous voudrions trouver une solution uniforme et raisonnable. Dans le cas des autoroutes, nous savons que de nombreux accidents se produisent dans les échangeurs. On pourrait peut-être envisager la construction de bassins collecteurs parce que les accidents sont inévitables. Nous ne pouvons peut-être pas toujours prévenir les accidents, mais nous pouvons peut-être empêcher qu'ils aient des conséquences désastreuses. Il est impossible de garantir qu'il n'y aura jamais d'accident. D'après les statistiques, plus de 65 p. 100 des accidents de camions se produisent dans