

[Texte]

Mr. Dickson: I will deal with the last part of your question first, if I might, Mr. Chairman. The Magdalen Islands are not served by railways, so the proposal to introduce confidential contracts in respect to the rail mode will not likely directly affect the Magdalen Islands. The availability of confidential contracts by highway mode will depend upon what changes are made by the provincial legislatures in respect of the regulation of extra-provincial highway transport.

On the ferry toll question, there are suggestions from time to time that the tolls on the ferries should be equated somewhat to the cost of operating over equivalent miles on the trans-Canada highway. The APTC has not addressed that question or adopted that as a policy, but that is one suggestion that might be considered.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you.

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Thank you very much.

Gentlemen, in your brief you referred to the relaxation of the province's motor carrier regulations. What relaxation are you referring to?

Mr. Dickson: In my comments earlier on that, Mr. Chairman, for Mr. Taylor, we referred to the federal provincial agreement of February 27, 1985, which proposed a number of things. Perhaps Mr. Armitage could answer that, because I think he is more familiar with the principles in that paper than I am.

Mr. Ramsay Armitage (Assistant General Manager, Atlantic Provinces Transport Commission): Yes, Mr. Chairman. Really, it is the agreement that was signed between the provinces and the federal government that set out a proposed relaxation of regulation in highway transport across Canada. The key feature there was an extended list of exempt commodities which would be totally exempt from the requirement to obtain a franchise type of licence. The carriers of those commodities would be at liberty to transport them freely, without having to obtain a licence. The overall key proposal is reversing the onus from the applicant to obtain a licence for motor carriage to any opposing parties. This will be a major change and would make it very much easier to obtain licences in this country. Those are the key proposals we support.

• 0945

Mr. Taylor: I wonder if it is going to solve very many problems. At the present time, the trucker who wants to do business in another province has to have a hearing in his own province, a hearing in the province through which he is going to move normally and a hearing in the province where he is going to deliver his goods. In other words, in going across Canada, he may be required to have 10 separate hearings, each costing from \$5,000 to \$25,000. On the other hand, the railways have one authority only to deal with, the Canadian Transport Commission.

[Traduction]

M. Dickson: Je répondrai tout d'abord à la dernière partie de votre question. Les Îles-de-la-Madeleine ne sont pas desservies par les chemins de fer si bien que la proposition touchant les contrats confidentiels pour le mode ferroviaire n'aura pas vraisemblablement d'incidence directe sur les Îles-de-la-Madeleine. La possibilité de contrats confidentiels pour les transports routiers dépendra des modifications qui seront apportées par les assemblées législatives provinciales à la réglementation des transports routiers extra-provinciaux.

Pour ce qui est du péage des traversiers, on suggère de temps en temps qu'il corresponde à peu près au coût du transport routier sur un nombre de milles équivalents de la Transcanadienne. La Commission des transports des provinces de l'Atlantique n'a pas étudié précisément cette question ni pris position, mais c'est une suggestion qui pourrait être envisagée.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci.

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: Merci beaucoup.

Messieurs, vous parlez dans votre mémoire de l'assouplissement de la réglementation provinciale des transports routiers. De quoi parlez-vous exactement?

M. Dickson: Nous faisons allusion à une entente fédérale-provinciale signée le 27 février 1985 qui proposait un certain nombre de choses. M. Armitage pourrait peut-être répondre à cette question car je crois qu'il connaît mieux que moi les principes établis dans cette entente.

M. Ramsay Armitage (directeur général adjoint, Commission des transports des provinces Atlantiques): Oui, monsieur le président. En fait, c'est l'entente qui a été signée entre les provinces et le gouvernement fédéral à propos d'un projet d'assouplissement de la réglementation des transports routiers au Canada. L'élément clé était une longue liste de produits exemptés pour lesquels on pourrait ne pas du tout exiger de permis de transport de type franchise. Les transporteurs de ces produits pourraient les transporter librement sans avoir à obtenir un permis. L'élément clé de la proposition est que ce ne serait plus aux transporteurs de demander un permis de transport routier mais aux éventuels opposants. Ce serait très différent et cela faciliterait l'obtention de permis au Canada. Voilà les propositions clés auxquelles nous sommes favorables.

M. Taylor: Je me demande si cela va résoudre beaucoup de problèmes. À l'heure actuelle, le camionneur qui veut travailler dans une autre province doit présenter une demande dans sa province, une autre dans la province par laquelle il va normalement passer et encore une autre dans la province où il doit livrer ses marchandises. Autrement dit, en traversant le Canada, il devra peut-être faire dix demandes distinctes qui lui coûteront chacune de 5,000\$ à 25,000\$. Par contre, les chemins de fer ne traitent qu'avec un seul organisme, la Commission canadienne des transports.