

[Texte]

now where for us to try to attract a trucker who is empty in Halifax to come to P.E.I. in January or February or March or April to pick up a load and take it to Toronto, versus him going straight back empty or stopping in the Saint John River valley of New Brunswick for a load from our so-called competitors, the difference in time it takes that carrier to come to P.E.I.—the detour to P.E.I. and loading and back, dealing with the car ferry service—is longer than his total driving time from Halifax to Toronto.

• 1030

So we have to have some assurance somewhere in this legislation that in fact we are assured of a viable transportation car-ferry link with the rest of Canada. The frequency of crossings must be such that we can continue to attract carriers to come to our province to carry our product and the rates that are charged are such that we can afford to pay their costs to come.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, the basic thrust of deregulation is essentially a movement toward user-pay. It is another way of saying deregulation—unfettered free-enterprise in the marketplace—will decide. In this region there must be some concern that confidential contracts may have an adverse impact on Maritime freight rates, the Atlantic Region Freight Assistance Act . . .

The Chairman: They mentioned that in their report.

Mr. Tobin: A fine brief.

The Chairman: Very specifically.

Mr. Tobin: Fine.

Given that, again I want to ask you about your submission in so far as the Combines Investigation Act is concerned. You indicate you want to be absolved from the possibility of prosecution in having the Potato Marketing Board, the Atlantic Provinces Transportation Commission, etc., negotiate as single entities. Can you explain your concerns in that regard with the current provisions of the Combines Investigation Act, bearing in mind there may well be a toughening of those provisions?

Mr. J. Robinson: In the current situation the shippers of P.E.I., through their marketing board and with the able assistance of the APTC, sit down and negotiate a rail rate with CN Rail, or a rate including piggyback and rail. It is our understanding from reading the *Freedom to Move* paper that this scenario might no longer be a legal procedure. So we want, and we are requesting, that this sort of negotiation be allowed and that it specifically be spelled out in new transportation policy that this procedure can carry on.

We have raised this point with Mr. Thompson, who has assured us that it is okay and do not worry about it. But many of the points we raised received the same answer, and we are very concerned that at the moment we are dealing only with a

[Traduction]

Le temps d'attente augmente de façon marquée, à un point tel qu'il nous est inutile d'essayer d'attirer un camionneur qui est sans chargement à Halifax au mois de janvier, février, mars ou avril à l'Île-du-Prince-Édouard, pour prendre un chargement à destination de Toronto, puisqu'il lui est plus avantageux de retourner sans chargement ou de s'arrêter dans la vallée du fleuve St. John au Nouveau-Brunswick chez nos concurrents tout simplement parce qu'un camionneur perd plus de temps à passer par l'Île-du-Prince-Édouard, à prendre un chargement, à attendre le traversier qu'il lui en faut pour rouler de Halifax à Toronto.

Il faut donc que la loi renferme certaines garanties pour que nous soyons assurés d'un lien avec le reste du Canada grâce à un système de traversier pour automobiles viable. La fréquence des traversées doit nous permettre de continuer à attirer les transporteurs dans notre province pour acheminer nos produits et ce, à des taux qui nous permettront de défrayer les coûts du transport.

M. Tobin: Monsieur le président, le but de la déréglementation est essentiellement d'instaurer un régime de transfert des coûts à l'utilisateur. C'est une autre façon de dire que c'est la déréglementation—la libre entreprise absolue—qui décidera. Dans cette région, on doit sûrement craindre que les contrats confidentiels aient un effet négatif sur les tarifs du transport des marchandises dans les Maritimes, sur l'application de la Loi sur les subventions du transport des marchandises dans la région Atlantique . . .

Le président: Ils le mentionnent dans leur rapport.

M. Tobin: Un excellent mémoire.

Le président: Très spécifiquement.

M. Tobin: Très bien.

À la lumière de cela, j'aimerais vous interroger au sujet de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions. Vous mentionnez que vous ne voulez pas que le fait que la Commission de commercialisation de la pomme de terre et la Commission des transports des provinces atlantiques, etc. négocient individuellement entraîne la possibilité de poursuites. Pourriez-vous nous expliquer ce qui vous préoccupe au sujet des dispositions actuelles de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions, eu égard au fait qu'elles sont susceptibles d'être resserrées?

M. J. Robinson: À l'heure actuelle, par le biais de leur Office de commercialisation et grâce au concours de la CTPA, les expéditeurs de l'Île-du-Prince-Édouard négocient leur tarif ferroviaire avec CN Rail, ou des tarifs comprenant le transport rails-route et rails. D'après notre interprétation du document *Aller sans entraves*, cette procédure ne serait désormais plus légale. En conséquence, nous souhaitons et nous demandons que ce genre de négociation puisse continuer, et que cela soit précisé clairement dans la nouvelle politique des transports.

Nous en avons discuté avec M. Thompson, et il nous a assuré qu'il n'y avait pas de quoi s'en faire. Mais c'est la réponse que nous avons obtenue à de nombreuses questions que nous avons soulevées, et ce qui nous préoccupe beaucoup, c'est