

**[Texte]**

ICG believes changes in the regulatory process must occur, without sacrificing the safety required in transporting products across Canada.

ICG supports the concept of negotiating confidential contracts with rail carriers.

ICG supports the concept of joint line rates for shippers captive to one rail line, but is unclear as to how these rates can be negotiated with competing railways on a competitive, yet confidential basis.

ICG believes market forces should dictate the compensation paid to rail carriers, and that no minimum rates should be established by the new regulatory agency.

ICG endorses the initiatives taken by the Federal-Provincial Council of Transport Ministers in February 1985.

ICG favours the establishment of a new regulatory agency, as proposed, and believes the proposed dispute-resolving mechanisms will be more effective than they have been in the past.

Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Wilton, I thank you very much for taking a subtle suggestion from the Chair and giving us the highlights, first of who you are and where you come from, and the conclusions on the white paper.

Mr. Tobin.

**Mr. Tobin:** Thank you, Mr. Chairman. I want to ask the witness about recommendation 5:

that market forces should dictate the compensation paid to a rail carrier and that no minimum rates should be established by the new Regulatory Agency.

I should tell the witness that we have heard from a fair number of witnesses during the course of these hearings who were concerned that, if there are going to be confidential contracts, there ought to be some kind of third-party appeal mechanism for smaller competitors who feel they may be put into a predatory pricing situation or a rate situation that would essentially drive them out of business. They would argue that in fact there ought to be some minimum rate to prevent, in a confidential contract situation, abuse to the point where one could argue theoretically, I suppose, that smaller operators could end up subsidizing larger operators, because they have no notion, first of all, of what contracts are. Secondly, they have no appeal mechanism; and thirdly, if your recommendation were to be accepted by the Minister, there would be no minimum rate either. Can you explain or justify that recommendation? I understand, from your point of view, why you would make it, because you are one of the larger shippers but...

**[Traduction]**

ICG estime qu'il faut modifier le processus réglementaire sans pour autant sacrifier la sécurité qu'exige le transport de marchandises au Canada.

ICG est en faveur de la négociation, sur une base confidentielle, de contrats avec les compagnies ferroviaires.

ICG est en faveur du concept de tarifs conjoints dans le cas d'expéditeurs qui dépendent d'une seule compagnie ferroviaire, mais elle ne voit pas vraiment comment il peut être possible de négocier ces tarifs, avec des compagnies ferroviaires concurrentes, dans le respect de la compétitivité et de la confidentialité.

ICG estime que les forces du marché devraient guider le niveau des compensations versées aux transporteurs ferroviaires et que le nouvel organisme de réglementation ne devrait fixer aucun tarif minimum.

ICG appuie les projets mis de l'avant par le Conseil fédéral-provincial des ministres du Transport, au mois de février 1985.

ICG est en faveur de la création d'un nouvel organisme de réglementation, tel que proposé, et croit que les mécanismes de résolution des différends seront plus efficaces que ceux qui existent actuellement.

Merci, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Wilton, je vous remercie d'avoir retenu la subtile suggestion formulée par la présidence et de nous avoir donné dans ses grandes lignes la nature de votre entreprise et ses caractéristiques sur le plan géographique, ainsi que les conclusions que vous formulez à propos du Livre blanc.

Monsieur Tobin.

**M. Tobin:** Merci, monsieur le président. Je voudrais poser une question au témoin au sujet de la recommandation numéro 5:

Celle voulant que le niveau de la compensation versée aux compagnies ferroviaires dépende des forces du marché et que le nouvel organisme de réglementation ne fixe aucun tarif minimum.

Je dois préciser ici au témoin qu'au cours de nos audiences nous avons entendu un certain nombre de témoins nous exprimer leurs craintes au sujet du caractère confidentiel rattaché à la négociation des contrats. Selon eux, les concurrents les moins importants devraient avoir la possibilité d'en appeler auprès d'une tierce partie, car ils craignent de se retrouver dans une situation où il y aurait effondrement des tarifs ou encore où ils seraient tout simplement obligés de se retirer des affaires. Ceux-ci prétendent qu'il faudrait prévoir un tarif minimum afin d'éviter les abus, en cas de négociations confidentielles des contrats, dans la mesure où l'on pourrait, en théorie, prétendre que les petits exploitants s'en trouveraient à subventionner les gros transporteurs parce qu'ils ne savent pas ce qu'est un contrat. Deuxièmement, il n'y a pas de mécanisme d'appel et, troisièmement, si votre recommandation était acceptée par le ministre, il n'y aurait pas non plus de tarif minimum. Pouvez-vous nous expliquer ou justifier cette recommandation? Je crois comprendre votre point de vue