

[Text]

Mr. Dickson: Well, I do not think there has been the same pressure on Atlantic Canada as there has been, perhaps, in other parts of Canada. Deregulation in the United States is in two areas that affects the mandate which the Atlantic Provinces Transportation Commission has. It is in the trucking area and the rail area.

Our chairman did not mention this, but we did not address the *Freedom to Move* paper from an air point of view because passenger transportation is not within our mandate.

The changes that have taken place in the United States in deregulation on trucking, I think, has been beneficial to the Atlantic provinces in that we have had more of our Atlantic provinces-based companies being able to have access to the United States routes than we had prior to the deregulation of 1980 in the trucking field.

In the case of rail traffic, I do not know whether the changes in the United States has had any significant impact, adverse or positive, on Atlantic provinces shippers moving product to the United States, so far. Those companies that are moving product by rail to the United States, I think generally would support confidential contracts on transporter traffic.

I am not sure whether I have addressed your question adequately enough.

Mr. Belsher: No, that is fine.

Mr. Dickson: But if I have not, try again.

Mr. Belsher: Right.

The Chairman: Do you think, Mr. Dickson—again, I am just interjecting here—that you could make a distinction between cross-border traffic and traffic within the country and this type of thing? Some witnesses suggested that it only should apply to cross-border traffic. From your practical experience as Executive General Manager of the APTC, with your years of experience, is that a practical suggestion for this committee to consider?

Mr. Dickson: Well, prior to the *Freedom to Move* paper, we had two investigations of the introduction of confidential contracts in Canada by the CTC. The first one was on transporter traffic and our appearance before the CTC on the transporter issue alone supported the confidential contracts on transporter traffic. The second one was on domestic traffic and, again, we raised caution about the application of confidential contracts on domestic traffic.

Mr. Belsher: Does your organization have any feel as to what you think will happen if we go forward with this deregulation in the trucking industry? Will it add to the competition or will it act as a consolidating . . . ? Or will just the independents suddenly grow larger?

[Translation]

été leur incidence sur l'industrie du transport dans la région de l'Atlantique?

M. Dickson: Je ne crois pas que l'on ait exercé des pressions sur la région de l'Atlantique, comme dans le reste du Canada. La déréglementation aux États-Unis a touché deux secteurs qui ont une incidence sur le mandat de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique. Il s'agit du camionnage et des chemins de fer.

Notre président n'en a pas parlé, mais je pense qu'il convient de signaler que nous n'avons pas donné notre avis sur les éléments du document *Aller sans entraves* qui concernent les transports aériens, parce que le transport des passagers n'entre pas dans notre mandat.

La déréglementation dans le secteur du camionnage aux États-Unis a eu un effet bénéfique sur les provinces de l'Atlantique en fournissant à nos sociétés un meilleur accès au réseau américain qu'avant la déréglementation de 1980 dans ce secteur.

Pour ce qui concerne le transport par chemin de fer, je ne suis pas en mesure de dire si la déréglementation dans ce secteur a eu une incidence quelconque, positive ou négative, sur les sociétés des provinces de l'Atlantique qui expédient leurs produits vers les États-Unis. À mon avis, les sociétés qui expédient leurs produits par chemin de fer vers les États-Unis sont en faveur des contrats confidentiels de transport.

Je ne sais pas si j'ai bien répondu à votre question.

M. Belsher: Très bien.

M. Dickson: Mais si vous avez besoin d'autres explications, n'hésitez pas à me les demander.

M. Belsher: D'accord.

Le président: Ne croyez-vous pas, monsieur Dickson—et j'interviens encore une fois—qu'il est possible d'établir une distinction entre le trafic transfrontalier et le trafic interne, et ce genre de situation? Des témoins se sont dits d'avis que ce système ne devrait s'appliquer qu'au trafic transfrontalier. En votre qualité de directeur général exécutif de la commission, et compte tenu de vos nombreuses années d'expérience, croyez-vous que c'est une option que le Comité devrait envisager?

M. Dickson: Eh bien, avant que ne soit publié le document *Aller sans entraves*, la CCT avait effectué deux enquêtes sur la question des contrats confidentiels au Canada. La première concernait les transporteurs, et nous avons été les seuls à appuyer cette position dans nos témoignages devant la CCT. La deuxième enquête portait sur le trafic interne, et nous avons incité les responsables à faire preuve d'énormément de circonspection pour ce qui concerne les contrats confidentiels dans ce secteur.

M. Belsher: Avez-vous une idée de ce qui se passera si nous déréglementons l'industrie du camionnage? Cette décision est-elle susceptible d'améliorer la situation concurrentielle de ce secteur, ou servira-t-elle plutôt à consolider . . . ? Ou bien, est-ce que seuls les indépendants pourront prendre de l'expansion?