

[Texte]

One of the objectives of the *Freedom to Move* paper states that the government recognizes the need for a strong Canadian trucking industry and will collaborate with the provinces to ensure its continuation. While this statement is a positive one, members of the APTA must share the concern expressed by the CTA that this paper could create a transportation policy that could have the opposite effect. Perhaps we could highlight a few . . .

The Chairman: In your brief, you say "would have". Okay.

Mr. Drury: First, the national transportation policy adopted by Canada should not be copied from the U.S., because of the vast differences in the historical and economic realities of the two marketplace structures, including the presence of Crown corporations.

Second, there is a need to retain some residual economic tests that would allow Canadian carriers a balanced share of the international traffic as agreed upon in recent negotiations between Canada and the United States.

Third, meaningful safeguards need to be in place to prevent the two railway enterprises from excessive market concentration and dominance. We note that, under U.S. law, the present situation with the two major railways in Canada could well be considered excessive market concentration at the present time.

We would also like to point out that regulatory reform in the trucking industry may have a different impact on carriers in the Atlantic Provinces, compared with other parts of Canada. It is our understanding that many provinces across Canada may continue to regulate intra-provincial freight movements, as they have in the past, while adopting relaxed regulations for interprovincial freight movements. Given the smaller size of the intra-provincial freight markets in the Atlantic region, we are concerned as to whether or not present provincial and regional carriers will be able to survive in such an environment. For example, the Province of Ontario has significantly longer intra-provincial lanes than exist within the extremities of the entire Atlantic region, i.e., of the four provinces.

Another concern that has been expressed by some government officials is that increasing the ease of entry will mean the lowering of safety standards in areas such as the handling of dangerous goods. We also share these concerns.

• 1045

APTA concerns in regards to "the issue of compensatory rail rates and suggested measures to discourage predatory pricing in a new regulatory environment".

We would like to share the following comments presented by the Ontario Trucking Association to this committee, which

[Traduction]

de l'industrie du camionnage dans la région Atlantique du Canada.

Dans l'un des objectifs du document *Aller sans entraves*, il est mentionné que le gouvernement est conscient du besoin d'une industrie canadienne du camionnage rigoureuse et qu'il entend collaborer à son maintien avec les provinces. Bien que cet énoncé soit positif, les membres de l'ACPA partagent le point de vue exprimé par l'ACC qui craint que la politique des transports issue de ce document pourrait avoir l'effet contraire. Nous pourrions peut-être mettre en lumière quelques . . .

Le président: Dans votre mémoire, vous dites «aurait». Ça va.

M. Drury: Premièrement, la politique nationale des transports qu'adoptera le Canada ne doit pas être calquée sur celle des États-Unis, compte tenu des énormes différences sur les plans historique et économique des deux structures de marchés, y compris la présence des sociétés de la Couronne.

Deuxièmement, il faut conserver certains critères économiques résiduels qui assureront aux transporteurs canadiens une part équitable du trafic international tel que convenu dans les récentes négociations entre le Canada et les États-Unis.

Troisièmement, il faut mettre en place des garanties efficaces pour empêcher une trop forte concentration et domination du marché par les deux sociétés de chemins de fer. Aux termes de la Loi américaine, la concentration du marché entre les deux grands chemins de fer au Canada pourrait être considérée comme étant excessive.

Nous tenons en outre à vous faire remarquer que la réforme de la réglementation dans le secteur du camionnage pourrait avoir un impact différent sur les transporteurs des provinces Atlantiques par rapport à ceux d'autres régions du Canada. D'après ce que nous pouvons comprendre, de nombreuses provinces peuvent continuer à établir des règlements concernant le transport de marchandises intraprovinciales, comme par le passé, tout en adoptant des règlements plus souples pour le transport interprovincial. Étant donné que les marchés provinciaux dans la région Atlantique sont plus petits, nous nous demandons si les transporteurs provinciaux et régionaux pourront survivre. Par exemple, les distances à parcourir en Ontario sont considérablement plus grandes que celles de toute la région Atlantique, des quatre provinces ensemble.

Certains fonctionnaires se sont dits inquiets du fait que l'assouplissement des exigences d'entrée se traduira par une baisse des normes de sécurité dans des secteurs comme le transport de produits dangereux. Nous partageons ces préoccupations.

L'Association de camionnage des provinces de l'Atlantique s'inquiète de la question des taux de chemins de fer compensateurs et propose des mesures pour dissuader les prix déloyaux dans un nouveau contexte de réglementation.

Nous voudrions nous associer aux remarques suivantes faites par l'Association ontarienne du camionnage devant le Comité,