

[Texte]

changed to make it a much more meaningful test. I think without question that we would certainly support the efforts to have a meaningful test, if you are going to have a reverse onus test at all.

Mr. Angus: There have been some suggestions, particularly by shippers, that we should skip the reverse onus component and move directly to fit, willing and able. How do you feel about that?

Mr. Frazer: I believe the CTA has put a condition that they would like to see a national safety code and put the national safety code in place and let us get down and get at it, as opposed to going reverse onus and then waiting three or four or five years or what have you. Our major concern is, you know, let us play by the same rules. Let us make sure that the equipment is up to standard, the drivers are up to standard and that we are running a safe efficient industry.

One of the things you are going to find, and I have heard this in several briefs this morning, there are going to be a lot more trucks on the road. I dispute that. I do not think there will be a lot more trucks. There will be as many trucks, but there will be a lot more companies on the road. Our company has a fleet of 300 vehicles. We may well end up with a fleet of 200 vehicles and 100 of our guys out there with their own trucking companies.

I am quite confident we can make sure that our equipment is in good shape and make sure that our replacement programs are in place and so on. But once those 100 guys are out there, it is going to be up to provincial and federal governments to regulate them, because I will not have to any more. And that is going to be the real crunch.

That is what you have seen in the United States, the fact that there is just a lot more independent companies as opposed to a lot more trucks. You will not see trucks going down the road empty both ways; there has to be freight.

Mr. Angus: In that new environment, where you have a lot more companies, as you say, a lot more owner-operators, and you get into very intense competition where in some cases truckers are going from load to load in terms of making ends meet, where do they start cutting corners? Regardless of what the laws may be and the rules and the national safety code, there are some realities. What will go first, and then along the line? What will they put at risk?

Mr. Frazer: If you have a banker who wants his money and you have your truck and trailer mortgaged, you are going to—what is the expression?—work a little harder, which means you are going to work a little longer. You may forego a new set of tires and try to get an extra 25,000 or 30,000 kilometres out of your rubber, and so on. You still have to put fuel in it. So the basic fixed expenses are going to be there. You have to buy fuel, you have to make your truck payment or you will be out of business very quickly. So it is the variable expenses that you

[Traduction]

modifications qu'on pourrait apporter à cette formulation pour que ce critère soit plus significatif. Je crois que, hors de tout doute, nous appuierions les efforts destinés à avoir un critère qui ait du sens si vous tenez à ce que ce critère du renversement de la preuve soit présent.

M. Angus: On nous a suggéré, en particulier les expéditeurs, de mettre de côté l'élément du renversement du fardeau de la preuve et d'aller directement au critère de «prêt, apte et disposé». Qu'en pensez-vous?

M. Frazer: Je crois que l'ACC a posé une condition: Ils aimeraient qu'on ait un code national de sécurité, qu'on l'applique, qu'on l'étudie et qu'on s'y habitue au lieu de se servir du renversement du fardeau de la preuve et d'attendre ensuite trois, quatre ou cinq ans. Comme je vous l'ai déjà dit, ce à quoi nous tenons le plus est d'être soumis aux mêmes règlements. Assurons-nous que le matériel répond aux normes, que les conducteurs répondent aux normes et que notre secteur d'activité est efficace et sécuritaire.

Plusieurs vous ont dit ce matin que vous allez vous apercevoir qu'il y aura beaucoup plus de camions sur les routes. Je ne suis pas d'accord. Je ne crois pas qu'il y aura beaucoup plus de camions. Il y aura autant de camions sur les routes, mais répartis en entre beaucoup plus de sociétés. Nous avons une flotte de 300 véhicules. Il est fort possible que nous nous retrouvions avec une flotte de 200 véhicules et que 100 de nos employés actuels aient leurs entreprises de camionnage.

Je suis convaincu que nous pouvons nous assurer que notre matériel est en bon état, que nous avons un bon programme de remplacement du matériel bien appliqué, etc. Par contre, dans le cas de ces 100 nouveaux venus, il incombera aux gouvernements provincial et fédéral de les réglementer parce que ce ne sera plus mon affaire. Le vrai point sensible sera là.

C'est ce qui s'est passé aux États-Unis où on a constaté un nombre beaucoup plus important de sociétés indépendantes et non pas un beaucoup plus grand nombre de camions. Vous ne verrez pas des camions faire l'aller-retour à vide. Il faut qu'ils transportent quelque chose.

M. Angus: Dans ce nouveau contexte, où nous verrons, comme vous nous l'avez dit, beaucoup plus de sociétés, beaucoup plus de propriétaires-exploitants, où la concurrence sera beaucoup plus forte et où les camionneurs courront parfois de chargement en chargement pour boucler leurs fins de mois, ou croyez-vous qu'ils vont commencer à rogner les dépenses? Indépendamment de la loi, des règlements et du code national de sécurité, cela risque d'être la réalité. Que couperont-ils d'abord? Ou prendront-ils des risques?

M. Frazer: Si votre camion et votre remorque sont hypothéqués, que vous avez un banquier qui veut son argent, vous allez devoir travailler un peu plus fort, ce qui veut dire des heures un peu plus longues. Vous pouvez essayer de prolonger la vie de vos pneus pour en tirer 25,000 ou 30,000 kilomètres de plus. Vous devrez par contre toujours remplir votre réservoir. Les coûts fixes de base seront donc toujours là. Vous devrez acheter de l'essence, rembourser votre camion, autrement vous cesserez rapidement d'être en affaires. Ce sont donc les frais