

[Texte]

• 1130

We have previously made two presentations to the standing committee considering Bills C-18 and C-19, which both have reference to lessening regulation in transportation. On each occasion we have emphasized the effect of deregulation on transborder trucking operations, because we hold that total deregulation is tantamount to free trade in trucking services, at least from the Canadian perspective. That is why we fought so hard to ensure there would be a review after five years of the new regulatory regime, rather than the automatic sunseting that has been proposed. We were successful in this regard, and that is why we still hold out some hope for the survival of a domestic Canadian truck transportation system.

We are not at all sure the consequences of free trade in trucking services are appreciated. We have certain fears we want to share with you. If these fears have foundation, then irreparable damage will be done to the domestic Canadian industry. On the other hand, if it is decided that retention of some control over our transportation system is not in the national interest, then the discussion is futile.

Primarily, the Americans have an economy of size that if unchecked would allow fairly fast domination of the Canadian market. As Canadians, we have to decide if we want that. It is a fact that the few large Canadian centres we have are vulnerable to U.S. exploitation because of their proximity to the border. Understandably, therefore, in Manitoba we feel threatened. We have representation from the three largest U.S. carriers in Manitoba now, and this has occurred since the re-regulation initiatives. We can only assume they have recognized the market potential and have prepared themselves to take advantage of it.

As you are aware, the transportation annex to the free trade agreement stipulates those checks or apparent restrictions to operating in each other's jurisdictions that are in existence at the time of signing the definitive agreement may be continued, but new restrictions may not be introduced afterwards. That, in a simple way, is how we are led to understand this particular provision. This alone has tremendous opportunities to impact adversely on Canadians. If the status quo remains in effect regulation-wise vis-à-vis the U.S., American operators could make the short journey into Canada, drop off their load, and return empty or pick up a full or partial load for a U.S. destination. If they are empty or only have a partial load, they could cross the line, pick up more freight, and continue on their way. Canadians operating in the U.S. are at a disadvantage, because the distance to return is generally much greater and there is less likelihood of a back-haul because of the inability to cabotage.

[Traduction]

Nous avons déjà présenté deux mémoires au Comité permanent lors de l'étude des projets de loi C-18 et C-19, chaque fois au sujet de l'affaiblissement des réglementations en matière de transport. Chaque fois nous avons insisté sur l'effet de la déréglementation sur le camionnage international car, selon nous, la déréglementation intégrale équivaut au libre-échange des services de camionnage du moins au point de vue du Canada. C'est pourquoi nous avons tellement lutté pour qu'il y ait un examen du nouveau régime de réglementation après cinq ans, plutôt que la temporarisation automatique d'abord proposée. Nous avons réussi dans cette entreprise et c'est pourquoi nous continuons d'espérer que survive de quelque manière le réseau canadien intérieur de transport par camion.

Nous ne sommes pas du tout certains que l'on comprend bien les répercussions du libre-échange sur les services de camionnage. Nous éprouvons certaines craintes dont nous voulons vous faire part. Si ces craintes sont fondées, un tort irréparable sera fait à l'industrie interne du Canada. Par contre, si l'on décide que le maintien d'un certain contrôle sur notre réseau de transport n'est pas conforme à notre intérêt national, la discussion deviendra alors inutile.

Tout d'abord, les Américains possèdent une économie d'échelles qui, si elle n'était pas contrôlée, aboutirait assez rapidement à la domination du marché canadien. A titre de Canadiens, nous devons décider si c'est cela que nous voulons. Les quelques grandes villes du Canada sont vulnérables à l'exploitation américaine à cause de la proximité de la frontière. Il est normal, par conséquent, que nous nous sentions menacés au Manitoba. Les trois plus grands transporteurs des États-Unis sont représentés au Manitoba et c'est là un phénomène qui a fait suite aux initiatives en matière de déréglementation. Nous devons supposer que ces entreprises ont compris les possibilités du marché et qu'elles ont pris des dispositions pour en tirer parti.

Comme vous le savez, l'annexe de l'accord de libre-échange qui porte sur le transport stipule qu'on pourra maintenir les contrôles ou les restrictions apparentes qui s'opposent à l'exploitation du territoire de l'autre partie dans le cas des mesures qui existaient déjà au moment de la signature de l'accord définitif, mais que de nouvelles instructions ne pourront pas être adoptées par la suite. Voilà, en quelques mots, comment nous pouvons interpréter cette disposition particulière. Déjà celle-ci ouvre la possibilité de conséquences très nuisibles pour les Canadiens. Si c'est le statu quo pour ce qui est de la réglementation appliquée aux entreprises américaines, celles-ci pourraient faire le court trajet au Canada, y déposer leurs chargements, ramener chez eux le camion vide ou encore prendre une charge entière ou partielle à destination des États-Unis. Si le camion est vide ou s'il contient seulement une charge partielle, il pourrait traverser la frontière, prendre plus de marchandises puis poursuivre sa route. Les camionneurs canadiens qui