

[Text]

Mr. Frazer: I think I could probably address the question, because I was involved with private fleets for a number of years in the retail trade.

I think the trucking industry as a whole is looking for productivity. We do not want to see trucks rolling down the road, in broad, general terms, loaded one way and empty the other way. The marketplace is open. If Sears can control their back-haul and control their head-haul, then so be it. There is just no point in wasting the energy of the company tearing up and down roads and tearing roads apart with half-empty trailers.

Mr. Angus: You do not feel some of your members, the for-hire carriers or the owner-operators, will lose cargo because of that?

Mr. Frazer: I think you will find that in the experience in the States it is a very trendy thing. Wholesalers have got into private fleets and they have got out of private fleets. It just depends on who is running the companies. If the retail industry wants to be in the trucking business, then fine, they will be in the trucking business. If they decide they wish to be in the retail business, then they will put their assets and resources in the retail business and let the trucking industry look after their distribution.

It has gone both ways. I believe the Hudson's Bay Company in Ontario, which had a very large private fleet that ran up and down the roads, got out of the trucking business completely and put its resources into being a good retailer. Sears is a different scenario altogether.

We have seen private fleets in the United States, and wholesalers . . . they were very large. With deregulation, the common carrier could go in and offer the service . . . because again, we are just as regulated as they are. I cannot pick up back-haul in some areas either.

So I think if everybody plays with the same rules, productivity and efficiency and lower costs will determine who hauls the freight; and a truck is a truck.

Mr. Angus: The Canadian Transport Lawyers' Association told the committee yesterday the new regime will be far more complex than the present one. They also expressed doubts that the bill is written in a manner that will achieve its own ends. Do you have any comments to make on that? Do you agree with what they say, or disagree?

Mr. Elliot: I will attempt to answer that. There is no question, we have expressed extreme concerns over the language and the possible varying interpretations of the reverse language that is contained in Bill C-19. The CTA has expressed that. We are working and, as I say, the CTA has been working, I guess, to point out how the language could be

[Translation]

présente un danger pour le camionnage dans le Canada Atlantique. Y seriez-vous perdant?

M. Frazer: Je suppose que je peux répondre à cette question parce que je me suis occupé des flottes privées pendant de nombreuses années au niveau du commerce de détail.

Je crois que tout le secteur du camionnage recherche la productivité. Nous ne voulons pas voir de camion, en règle générale, chargé à l'aller et vide au retour. Le marché est ouvert. Si Sears peut exercer un contrôle sur ses chargements à l'aller et au retour, eh bien tant mieux. Rien ne justifierait de gaspiller l'énergie de la compagnie en faisant faire des allers retours aux camions, en abîmant les routes, avec des camions à moitié vides.

M. Angus: Vous ne croyez pas que certains de vos membres, les camionneurs pour compte d'autrui ou les propriétaires-exploitants perdraient des contrats de transport de marchandises à cause de cela?

M. Frazer: Je crois que l'expérience américaine nous enseigne que c'est là une question de mode. Les grossistes ont eu des flottes privées, puis ils s'en sont débarrassés. Cela dépend de qui fait marcher les sociétés. Si le secteur du détail veut se retrouver dans le secteur du camionnage, eh bien très bien, ils y seront. Si par contre ils veulent se concentrer sur le secteur du détail, eh bien ils consacreront leurs actifs à leurs ressources au détail et laisseront le secteur du camionnage s'occuper de leur distribution.

Cela joue dans les deux sens. La compagnie de la Baie d'Hudson avait, en Ontario, une flotte privée très importante qui sillonnait les routes. Ils se sont retirés du secteur du camionnage complètement pour consacrer leurs ressources au commerce de détail. Sears procède différemment.

Il y avait aux États-Unis des flottes privées très importantes, et des grossistes . . . La déréglementation permet au transporteur public de se présenter et d'offrir ses services parce que, là encore, nous sommes réglementés de la même façon qu'eux. Il y a aussi des régions dans lesquelles je ne peux pas prendre de transport de retour.

Si tout le monde est soumis aux mêmes règles du jeu, ce sont la productivité, l'efficacité et les coûts les plus bas qui détermineront qui transportera les marchandises. Un camion est un camion.

M. Angus: La *Canadian Transport Lawyers's Association* nous a dit hier que le nouveau régime sera beaucoup plus complexe que l'actuel. À leur avis, la rédaction du projet de loi est telle qu'il ne parviendra pas à ses objectifs. Avez-vous des commentaires à faire sur ceci? Êtes-vous d'accord ou non avec eux?

M. Elliot: Je vais essayer de vous répondre. Cela ne fait aucun doute. Nous nous sommes inquiétés très sérieusement de la formulation du projet de loi C-19 et des interprétations contradictoires qu'on peut faire du critère du renversement du fardeau de la preuve. L'ACC s'en est également inquiétée. Nous nous sommes efforcés, tout comme l'ACC, d'indiquer les